

TUGAS AKHIR
ANALISIS DAMPAK ADANYA OJEK ONLINE DI WILAYAH
PERKOTAAN TERHADAP MODA TRANSPORTASI
ANGKUTAN UMUM
(Studi Kasus : Pengguna Jasa Transportasi Umum di Kota Medan)

Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Akademis
Dalam Menyelesaikan Pendidikan Tingkat Sarjana (Strata-1)
Pada Fakultas Teknik Program Studi Teknik Sipil
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

MHD RIZKA NUR ADHA
1407210091



PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2018

HALAMAN PENGESAHAN

Tugas Akhir ini diajukan oleh:

Nama : MUHAMMAD RIZKA NUR ADHA

NPM : 1407210091

Program Studi : Teknik Sipil

Judul Skripsi : "Analisis Dampak Adanya Ojek Online Diwilayah Perkotaan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum (Studi Kasus)".

Bidang Ilmu : Transportasi

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Tim Penguji dan diterima sebagai salah satu syarat yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, Oktober 2018

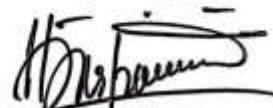
Mengetahui dan menyetujui:

Dosen Pembimbing I / Penguji



(Hj. Irma Dewi, S.T, M.Si)

Dosen Pembimbing II/Penguji



(Ir. Sri Asfiati, M.T)

Dosen Pembimbing I / Penguji



(Ir. Zurkiyah, M.T)

Dosen Pembimbing II/Penguji



(Dr. Fahrizal Zulkarnain, ST, M.Sc)

Program Studi Teknik Sipil
Ketua,

(Dr. Fahrizal Zulkarnain, S.T, M.Sc)



SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Lengkap : Muhammad Rizka Nur Adha

Tempat / Tanggal Lahir: Galang / 26 April 1996

NPM : 1407210091

Fakultas : Teknik

Program Studi : Teknik Sipil

Menyatakan dengan sesungguhnya dan sejujurnya, bahwa laporan Tugas Akhir saya yang berjudul:

“Analisis Dampak Adanya Ojek Online Di Wilayah Perkotaan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum”

Bukan merupakan plagiarisme, pencurian hasil karya milik orang lain, hasil kerja orang lain untuk kepentingan saya karena hubungan material dan non-material, ataupun segala kemungkinan lain, yang pada hakekatnya bukan merupakan karya tulis Tugas Akhir saya secara orisinal dan otentik.

Bila kemudian hari diduga kuat ada ketidaksesuaian antara fakta dengan kenyataan ini, saya bersedia diproses oleh Tim Fakultas yang dibentuk untuk melakukan verifikasi, dengan sanksi terberat berupa pembatalan kelulusan/kesarjanaan saya.

Demikian Surat Pernyataan ini saya buat dengan kesadaran sendiri dan tidak atas tekanan ataupun paksaan dari pihak manapun demi menegakkan integritas akademik di Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, Oktober 2018

Saya yang menyatakan,



Muhammad Rizka Nur Adha

ABSTRAK

ANALISIS DAMPAK ADANYA OJEK ONLINE DIWILAYAH PERKOTAAN TERHADAP MODA TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM

Mhd Rizka Nur Adha

1407210091

Hj. Irma Dewi ST, M.Si

Ir. Sri Asfiati, MT

Perkembangan dibidang teknologi turut berperan serta dalam perkembangan transportasi. Saat ini masyarakat semakin sering memanfaatkan teknologi di dalam kehidupan sehari-hari. Dengan adanya pengaruh tersebut membuat pola kegiatan transportasi masyarakat berubah. Karena salah satu penyebabnya adalah keberadaan angkutan umum yang masih belum optimal dalam melayani gerakan penumpang. Hal tersebut membuat para penumpang mulai melirik jasa transportasi ojek online. Adapun tujuan penulis untuk mengetahui dampak yang terjadi dan perbandingan dari segi tarif antara ojek online dengan angkutan umum. Data diperoleh dengan penyebaran kuisioner dan wawancara kepada pengguna jasa transportasi umum sebanyak 70 Responden dan para supir angkutan umum sebanyak 20 Responden. Kemudian data dianalisis untuk mengetahui daya beli penumpang dari kemampuan (ability) dan kemauan (willingness) untuk membayar dari segi tarif. Hasil analisis dengan metode ability to pay (ATP) nilai tarif sebesar Rp.8.974 untuk kategori umum dan Rp.5.000 untuk kategori mahasiswa. Besarnya nilai willingness to pay (WTP) pada saat menggunakan ojek online adalah Rp.12.428 untuk kategori umum dan Rp.7.143 untuk kategori mahasiswa dan nilai tarif saat menggunakan angkutan umum Rp. 5.619,76 untuk kategori umum dan Rp. 3.391,30 untuk kategori mahasiswa.

Kata Kunci : Transportasi, Ojek Online, ATP dan WTP

ABSTRACT

ANALYSIS OF IMPACT THERE ARE ONLINE MOTORBIKES IN URBAN AREAS ON PUBLIC TRANSPORTATION MODES

Mhd Rizka Nur Adha
1407210091
Hj. Irma Dewi, ST, M.Si
Ir. Sri Asfiati, MT

The development in the field of technology also participates in the development of transportation. Nowadays people are increasingly using technology in their daily lives. With this influence, the pattern of community transportation activities changes. Because one of the causes is the existence of public transport that is still not optimal in serving passenger movements. This makes the passengers begin to look at online ojek transportation services. The purpose of the author is to find out the impact and comparison in terms of tariffs between online motorcycle taxi and public transportation. Data was obtained by distributing questionnaires and interviewing interviews with users of public transportation services as many as 70 respondents and public transport drivers as many as 20 respondents. Then the data is analyzed to determine the purchasing power of the ability and ability to pay in terms of tariffs, The results of the analysis with the method of ability to pay (ATP) the value of the tariff of Rp. 8.974 for the general category and Rp. 5.000 for the category of students. The amount of willingness to pay (WTP) value when using an online motorcycle taxi is Rp. 12,428 for the general category and Rp. 7,143 for the student category and the tariff value when using public transport Rp. 5,619.76 for the general category and Rp. 3,391.30 for the student category.

Keywords : Transportation, Online Motorbikes, ATP and WTP

KATA PENGANTAR

Dengan nama Allah Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang. Segala puji dan syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan karunia dan nikmat yang tiada terkira. Salah satu dari nikmat tersebut adalah keberhasilan penulis dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini yang berjudul “Analisis Dampak Adanya Ojek Online Diwilayah Perkotaan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum” sebagai syarat untuk meraih gelar akademik Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU), Medan.

Banyak pihak telah membantu dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini, untuk itu penulis menghaturkan rasa terima kasih yang tulus dan dalam kepada:

1. Ibu Hj. Irma Dewi, S.T, M.Si selaku Dosen Pembimbing I dalam penulisan Tugas Akhir ini dan juga selaku Sekretaris Prodi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
2. Ibu Ir. Sri Asfiati, M.T selaku Dosen Pembimbing II dan Penguji yang telah banyak membimbing dan mengarahkan penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
3. Ibu Ir. Zurkiyah, M.T selaku Dosen Pembimbing I dan penguji yang telah banyak memberikan koreksi dan masukan kepada penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
4. Bapak Dr. Fahrizal Zulkarnain, S.T, M.Sc selaku Dosen Pembimbing II dan sekaligus Ketua Program Studi Teknik Sipil, yang telah banyak memberikan koreksi dan masukan kepada penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
5. Bapak Munawar Alfansury Siregar, S.T, M.T selaku Dekan Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Seluruh Bapak/Ibu Dosen di Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah banyak memberikan ilmu keteknik sipil kepada penulis.

7. Teristimewa sekali kepada Ayahanda Alm. Abdul Rahim dan Ibunda Rosdiani Siregar S.Pd yang telah mengasuh dan memberikan kasih sayangnya serta doa dan dukungan sehingga penulis dapat menyelesaikan studi dengan baik.
8. Bapak/Ibu Staf Administrasi di Biro Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
9. Sahabat-sahabat penulis: M.Wahyu, M.Iqbal, Reza, Ardi, M. Arfan, Rahmad dan Hanifah Zahra yang selalu memberikan semangat masukan dan bantuan.
10. Teman teman Teknik Sipil angkatan 2014 terkhusus teman-teman A1 Pagi.

Semoga Allah SWT memberi balasan atas segala bantuan yang diberikan. Laporan Tugas Akhir ini tentunya masih jauh dari kesempurnaan, dikarenakan keterbatasan waktu dan kemampuan yang dimiliki. Untuk itu penulis berharap kritik dan masukan yang positif untuk menjadi bahan pembelajaran berkesinambungan penulis di masa depan. Akhir kata semoga Tugas Akhir ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak.

Medan, Oktober 2018

Muhammad Rizka Nur Adha

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	ii
LEMBAR KEASLIAN TUGAS AKHIR	iii
ABSTRAK	iv
<i>ABSTRACT</i>	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR NOTASI	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	2
1.3. Ruang Lingkup	3
1.4. Tujuan Penelitian	3
1.5. Manfaat Penelitian	3
1.6. Sistematika Penulisan	4
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Pengertian Transportasi	5
2.2. Pengertian Dampak	8
2.3. Transportasi Online	9
2.3.1 Go-Jek Indonesia	9
2.3.2 Grab Indonesia	15
2.4. Kebijakan Tentang Angkutan Online	17
2.5. Transportasi Angkutan Umum	19
2.6. Faktor-Faktor Pemilihan Angkutan	21
2.7. Macam-Macam Tarif	21
2.7.1 Metode Tarif ATP dan WTP	22
2.7.2 Sistem Penentuan Tarif Angkutan Umum	25
2.7.3 Jenis Tarif Angkutan	25

2.7.4	Kebijakan Tarif	25
2.7.5	Penentuan Tarif Angkutan Umum	26
2.8	Populasi dan Sampel	26
2.8.1	Populasi	26
2.8.2	Sampel	26
BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN		
3.1.	Bagan Alir Penelitian	28
3.2.	Denah Lokasi dan Jenis Penelitian	29
3.2.1	Denah Lokasi	29
3.2.2	Jenis Penelitian	30
3.3.	Pendekatan Penelitian	30
3.4.	Sumber Data	30
3.5.	Metode Pengumpulan Data	31
3.6.	Teknik Pengambilan Sampel	31
3.7.	Instrumen Penelitian	32
3.8.	Teknik Pengelolaan Dan Analisis Data	32
BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN		
4.1.	Umum	33
4.2.	Pelaksanaan Survei	33
4.3.	Pengambilan Sampel	33
4.4.	Analisis Tarif Berdasarkan ATP dan WTP	34
4.4.1	Karakteristik Penumpang	34
4.4.2	Ability To Pay (ATP)	39
4.4.3	Willingness To Pay (WTP)	40
4.5.	Identitas Responden Supir Angkutan Umum	46
4.5.1	Berdasarkan Jenis Kelamin	46
4.5.2	Berdasarkan Usia	47
4.5.3	Berdasarkan Agama	48
4.5.4	Berdasarkan Profesi Berapa Lama Menjadi Supir	48
4.5.5	Berdasarkan Jam Kerja	49
4.6.	Pendapatan Supir Angkutan Umum	49

4.6.1 Pendapatan Supir Angkutan Umum Sebelum Hadirnya Ojek Online	49
4.6.2 Pendapatan Supir Angkutan Umum Sesudah Hadirnya Ojek Online	50
4.7. Jumlah Angkutan	51
4.7.1 Jumlah Angkutan Pada Jam Sibuk	51
4.8. Analisis Dampak Hadirnya Ojek Online	53
4.8.1 Dampak Positif Hadirnya Ojek Online	54
4.8.2 Dampak Negatif Hadirnya Ojek Online	55
 BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN	
5.1. Kesimpulan	58
5.2. Saran	59
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Jenis-Jenis <i>Auto Suspend</i>	11
Tabel 2.2	Jenis-Jenis <i>Manual Suspend</i>	13
Tabel 2.3	Poin dan Bonus Go-Jek	15
Tabel 2.4	Poin dan Bonus Grab	17
Tabel 4.1	Identitas Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	34
Tabel 4.2	Identitas Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan	34
Tabel 4.3	Identitas Responden Berdasarkan Jumlah Pendapatan	35
Tabel 4.4	Tabulasi Jumlah Responden Berdasarkan Tarif Yang Dibayar Saat Naik Angkutan Umum	36
Tabel 4.5	Tabulasi Jumlah Responden Berdasarkan Tarif Yang Dibayar Saat Naik Ojek Online	37
Tabel 4.6	Perhitungan Ability To Pay Untuk Setiap Jenis Pekerjaan	39
Tabel 4.7	Tabulasi Jumlah Responden Berdasarkan WTP dan Jenis Pekerjaan Saat Menggunakan Angkutan Umum	40
Tabel 4.8	Tabulasi Jumlah Responden Berdasarkan WTP dan Jenis Pekerjaan Saat Menggunakan Ojek Online	42
Tabel 4.9	Hasil Analisa Jenis Tarif dan Nilai Tarif Yang Harus Dibayar Penumpang	45
Tabel 4.10	Identitas Responden Supir Berdasarkan Jenis Kelamin	47
Tabel 4.11	Identitas Responden Supir Berdasarkan Usia	47
Tabel 4.12	Identitas Responden Supir Berdasarkan Agama	48
Tabel 4.13	Identitas Responden Supir Berdasarkan Jam Kerja	49
Tabel 4.14	Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan	49
Tabel 4.15	Distribusi Responden Berdasarkan Pendapatan	50
Tabel 4.16	Jumlah Angkutan Pada Jam Sibuk Pukul 07:30s/d 08:30	51
Tabel 4.17	Jumlah Angkutan Pada Jam Sibuk Pukul 17:00s/d 18:00	52

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1	Bagan Alir Metodologi Penelitian	28
Gambar 3.2	Gambar Denah Lokasi Penelitian Jl. William Iskandar Ps. V	29
Gambar 4.1	Berkurangnya Tingkat Pengangguran di Kota Medan	54
Gambar 4.2	Pendapatan Supir Sebelum Hadirnya Ojek Online	56
Gambar 4.3	Pendapatan Supir Setelah Hadirnya Ojek Online	56

DAFTAR NOTASI

Rp	: Rupiah
%	: Persen
ATP	: Kemampuan Untuk Membayar
BPKB	: Bukti Kepemilikan Kendaraan Bermotor
KBBI	: Kamus Besar Bahasa Indonesia
KPUM	: Koperasi Pengangkutan Umum Medan
SIM	: Surat Izin Mengemudi
SRUT	: Surat Registrasi Uji Tipe
STNK	: Surat Tanda Nomor Kendaraan
TNKB	: Tanda Nomor Kendaraan Bermotor
WIB	: Waktu Indonesia Barat
WTP	: Kemauan Untuk Membayar

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan dibidang teknologi turut berperan serta dalam perkembangan transportasi. Saat ini masyarakat semakin sering memanfaatkan teknologi didalam kehidupan sehari-hari. Dengan adanya pengaruh tersebut membuat pola kegiatan transportasi masyarakat menjadi berubah. Masyarakat modern menggunakan *gadget* mereka untuk membantu kegiatan perjalanan yang mereka lakukan. Misalnya dengan melakukan pemesanan *online* terhadap transportasi yang berbasis aplikasi. Peristiwa tersebut sudah menjadi hal yang lazim dilakukan utamanya di kota-kota besar.

Medan merupakan salah satu kota metropolitan di Indonesia, dengan sistem pemerintahan dan juga kegiatan ekonominya tentu saja transportasi menjadi komponen penting untuk menunjang kegiatan masyarakatnya. Berbagai moda transportasi disediakan mulai dari bus, taksi, Transmebidang, hingga kereta api. Diketahui bahwa jumlah penduduk Kota Medan semakin hari semakin bertambah dengan demikian maka kemacetan di Medan tidak dapat dihindarkan dikarenakan salah satu penyebab nya adalah keberadaan angkutan umum yang masih belum optimal didalam melayani pergerakan penumpang. Hal tersebut membuat para penumpang mulai melirik jasa transportasi ojek untuk memenuhi kebutuhan perjalanannya. Salah satunya adalah ojek *online* yang saat ini sudah marak penggunaanya di Kota Medan.

Keberadaan ojek *online* dirasa oleh masyarakat sangat membantu didalam menunjang aktivitas. Pelayanan yang diberikan juga tidak terbatas hanya sekedar mengantar penumpang tetapi juga dapat dimanfaatkan untuk jasa pengiriman barang, pesan-antar makanan, atau berbelanja sekalipun. Proses pemesanan nya pun tergolong mudah. Hanya mengandalkan *smartphone* yang terkoneksi ke internet yang saat ini kebanyakan orang sudah memilikinya.

Disatu sisi seiring munculnya fenomena ojek *online* berdampak pada kecemburuan sosial dari angkutan umum konvensional. Di Kota Medan

sering kita melihat adanya konflik dari pengendara ojek *online* dan angkutan umum konvensional. Keberadaan ojek *online* dianggap menjadi kompetitor dari angkutan umum konvensional yang dapat menurunkan pendapatan mereka. Padahal bila mengacu pada ketentuan hukum yang ada keberadaan ojek *online* tersebut belum diatur didalam undang-undang sehingga sebenarnya merupakan angkutan yang ilegal untuk digunakan. Menurut Undang- undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sepeda motor bukanlah merupakan angkutan umum karena yang dimaksud dengan angkutan umum ialah mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang. (UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)

Dikutip dari laman resmi Direktorat Jendral Perhubungan Darat menjelaskan bahwa pada kondisi sekarang ini realitas di masyarakat menunjukkan adanya kesenjangan antara kebutuhan transportasi publik dan kemampuan menyediakan angkutan publik yang layak dan memadai. Kesenjangan tersebut yang selam ini diisi oleh layanan ojek khususnya ojek *online*. Untuk itu, penelitian ini dimaksudkan untuk dapat memberikan gambaran keterkaitan antara moda transportasi angkutan umum dan ojek tersebut. Selain dimaksudkan untuk mencari tahu hubungan keduanya, penelitian ini juga ingin mengetahui dampak yang terjadi dengan keberadaan ojek *online* di wilayah perkotaan terhadap angkutan umum konvensional. (Direktorat Jendral Perhubungan Darat)

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang muncul di atas, maka dari itu penulis mencoba mengangkat berbagai pokok masalah yang dianggap perlu untuk dibahas mengenai jasa angkutan online

1. Bagaimana dampak ojek *online* terhadap angkutan umum di wilayah perkotaan ?
2. Untuk Menganalisis Tarif angkutan umum konvensional dan ojek *online* ?

1.3 Ruang Lingkup

Untuk lebih memfokuskan arah penelitian maka perlu adanya pembahasan masalah sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian berada pada kawasan kampus UNIMED dan UIN-SU
2. Analisis dampak yang terjadi adanya ojek online terhadap angkutan umum
3. Perbandingan dari segi tarif antara ojek online dengan angkutan umum
4. Angkutan umum yang diteliti jenis kendaraan ringan roda empat

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui dampak keberadaan ojek online terhadap angkutan umum lainnya diwilayah perkotaan
2. Untuk mengetahui perbandingan dari segi tarif antara ojek online dengan angkutan umum

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui dampak positif maupun dampak negatif dengan keberadaan ojek online terhadap angkutan umum
2. Menerapkan ilmu yang di peroleh di perkuliahan dengan penelitian yang sedang dianalisa
3. Memberikan solusi kepada pihak terkait misalnya Dinas Perhubungan dan pengemudi ojek online serta pengemudi angkutan umum agar tidak ada lagi konflik yang terjadi.

1.6 Sistematika Penulisan

BAB 1. Pendahuluan

Berisikan latar belakang, pembatasan masalah, ruang lingkup pembahasan, tujuan penelitian yang ingin dicapai, serta sistematika pembahasannya.

BAB 2. Tinjauan Pustaka

Merupakan kajian literatur serta hasil studi yang relevan dengan penelitian yang di lakukan. Dalam hal ini diuraikan pengertian dari transportasi, karakteristik sistem transportasi, macam-macam angkutan umum, tarif angkutan umum dan lain-lain.

BAB 3. Metodologi Penelitian

Membahas tentang tahapan penelitian yang menyangkut lokasi penelitian, pengumpulan data baik data skunder maupun observasi lapangan, penyajian data yang dipakai untuk menganalisis data.

BAB 4. Hasil Pembahasan

Menguraikan hasil pembahasan tentang analisis dampak yang terjadi terhadap angkutan umum

BAB 5. Kesimpulan dan Saran

Berisi kesimpulan dari hasil penelitian yang dilaksanakan, serta saran-saran yang dapat diberikan berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dalam waktu tertentu dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan, maupun mesin. Defenisi transportasi menurut beberapa ahli adalah sebagai berikut:

1. Menurut Bowersox (1981), transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, dengan produk yang dipindahkan ke tempat yang dibutuhkan atau diinginkan.
2. Menurut Papacostas (1987), transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem kontrol yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia.
3. Menurut Morlok (1981), transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut dari suatu tempat ke tempat lain.
4. Menurut Steenbrink (1874), mendefinisikan transportasi sebagai perpindahan orang atau barang menggunakan kendaraan atau lainnya, diantara tempat tempat yang dipisahkan secara geografis. Dalam penelitian ini penulis menggunakan definisi transportasi dari Steenbrink (1874), mendefinisikan transportasi sebagai perpindahan orang atau barang menggunakan kendaraan atau lainnya, di antara tempat-tempat yang dipisahkan secara geografis.

Secara umum transportasi adalah suatu kegiatan atau usaha untuk memindahkan atau menggerakkan sesuatu (orang dan/atau barang) dari satu tempat asal ke tempat tujuan untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu. Kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan mekanisme untuk mencapai tujuan. Dalam melaksanakan kegiatan transportasi tersebut diperlukan unsur-unsur dasar yang berupa prasarana dan sarana transportasi.

Prasarana merupakan komponen berbentuk fasilitas fisik yang bersifat tetap yang menjadi media untuk menjalani, memulai atau mengakhiri pergerakan perpindahan seperti jalan raya, rel, air (sungai, danau dan laut), udara, terminal bus, stasiun kereta api, pelabuhan, bandar udara dan sebagainya. Prasarana transportasi di bagi dua bagian berdasarkan manfaatnya yaitu sebagai jalan dan terminal. Jalan berfungsi sebagai jalur gerak untuk melakukan pergerakan pindah dan terminal untuk memulai atau mengakhiri pergerakan pindah. (Fidel Miro, 2012).

Sarana atau moda merupakan salah satu komponen transportasi berbentuk alat yang dapat digerakkan dengan suatu propulsi/sistem tertentu baik secara alamiah atau melalui teknologi buatan manusia seperti mesin atau lebih dikenal dengan sebutan sebagai kendaraan. Jangkauan pelayanan transportasi dapat diartikan sebagai batas-batas geografis pelayanan yang diberikan oleh transportasi kepada pengguna transportasi tersebut. Batas geografis pelayanan transportasi ini disebut juga sebagai wilayah operasi suatu sistem transportasi.

Pelayanan sistem transportasi yang secara geografis hanya menjangkau wilayah pedesaan, dan ada juga yang melayani wilayah perkotaan yang hanya menyediakan pelayanan untuk lokasi asal dan tujuan di dalam kota itu saja. Selain itu, ada juga yang hanya menyediakan pelayanan untuk lokasi asal dan tujuannya telah melampaui batas kota, yaitu hingga ke kota lain di dalam satu provinsi. Pelayanan yang lebih luas lagi adalah pelayanan transportasi yang telah menjangkau kota-kota yang berada di luar provinsi tempat lokasi asalnya. Di samping itu, ada pula sistem transportasi antar negara yang melayani jaringan internasional. Jangkauan pelayanan transportasi di bagi kedalam dua macam, yaitu:

1. Pelayanan transportasi berdasarkan tataran kewilayahan
 - a. Transportasi lokal adalah sistem transportasi yang hanya melayani perjalanan setempat, artinya lokasi asal dan tujuannya berjarak dekat.
 - b. Transportasi regional adalah sistem transportasi yang melayani penduduk dan barang yang melakukan perjalanan dengan lokasi asal dan tujuan yang sudah melampaui batas lokal atau berjarak lebih jauh.

- c. Transportasi nasional adalah sistem transportasi yang melayani perjalanan dari tempat asal ke tujuan dengan jarak yang lebih jauh daripada transportasi regional dan melampaui batas wilayah regional.
 - d. Transportasi internasional adalah sistem transportasi yang melayani perjalanan dari lokasi asal ke tujuan dengan jarak yang paling jauh, yakni menembus batas wilayah negara.
2. Pelayanan transportasi berdasarkan batas administrasi
- a. Transportasi desa dan kota adalah transportasi yang melayani antar kawasan di dalam suatu desa atau kota.
 - b. Transportasi Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) adalah transportasi yang melayani antar kota tapi hanya sejauh di dalam provinsi yang sama.
 - c. Transportasi Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) adalah transportasi yang melayani lokasi asal ke tujuan antar kota namun sudah melampaui batas provinsi, dengan kata lain, dari kota ke kota lain di provinsi yang berbeda.
 - d. Transportasi Antar Negara (Lintas Batas) adalah transportasi yang melayani lokasi asal dan tujuan yang telah melampaui batas-batas negara dengan lokasi asal dan tujuannya adalah kota-kota di negara yang berbeda.

Secara umum sarana transportasi terbagi menjadi tiga bagian yaitu:

1. Transportasi darat terdiri dari seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat. Sarana transportasi darat ini sering dianggap identik dengan sarana transportasi jalan raya. Sarana transportasi darat mempunyai ciri khusus yang terletak pada luas cakupannya.
2. Transportasi laut/air terdiri atas seluruh bentuk sarana transportasi yang beroperasi di air (laut, sungai atau danau). Jenis sarana transportasi air ini secara fisik sama sehingga pembagian bentuk sarannya tidak sebanyak dan serumit transportasi darat.
3. Transportasi udara terdiri atas seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di udara. Klasifikasi modelnya (bentuknya) hanya ada satu bentuknya, yaitu pesawat terbang (Fidel Miro, 2012).

Transportasi dengan kegiatan kehidupan sosial ekonomi masyarakat memiliki hubungan yang sangat erat. Ini dikarenakan kebutuhan perjalanan manusia dan barang timbul akibat adanya kegiatan kehidupan sosial ekonomi manusia, seperti

tuntutan pemenuhan kebutuhan barang-barang (pangan, sandang dan papan) dan juga adanya kebutuhan manusia akan kegiatan sosial (hubungan berkeluarga dan bermasyarakat), serta kebutuhan nonfisik (menuntut ilmu, melakukan kegiatan keagamaan, berekreasi, mengunjungi kerabat, kegiatan kesehatan misalnya ke tempat olahraga atau ke rumah sakit) dan kegiatan lainnya. Namun letak fisik dari objek seluruh kebutuhan yang disebutkan di atas mempunyai jarak dari manusia yang membutuhkannya, sehingga terjadilah suatu ketergantungan dan kepentingan manusia terhadap transportasi. Hal ini membutuhkan keberadaan transportasi untuk mendukung dan mempermudah manusia dalam mendapatkan semua objek kebutuhan itu.

Sesuai dengan perkembangan zaman, kegiatan manusia dalam memenuhi tuntutan kehidupan sosial ekonominya tentu akan mengalami perubahan, seperti perkembangan pendapatan masyarakat, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, pertumbuhan penduduk yang pesat, urbanisasi yang deras, perkembangan wilayah dan lain-lain. Dengan kata lain, transportasi dari waktu ke waktu akan berkembang sejalan dengan perkembangan dan perubahan sistem kegiatan sosial ekonomi manusia. Di lain pihak, perubahan yang terjadi dalam sistem kegiatan sosial ekonomi manusia juga akan menuntut perubahan dalam sistem transportasi.

Perubahan dalam menggunakan transportasi sudah terjadi di kehidupan sosial ekonomi masyarakat saat ini, yaitu masyarakat mulai beralih dari yang menggunakan transportasi konvensional ke transportasi online. Dalam hal ini masyarakat perlahan-lahan mulai meninggalkan cara-cara lama dan beralih dengan menggunakan cara-cara yang baru atau yang lebih modern, akibat dari kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi. Hal ini merupakan sebagai salah satu bentuk perubahan sosial yang mendukung ke arah kemajuan, di mana masyarakat berubah dari tradisional menuju masyarakat modern (Abbas Salim, 2002).

2.2 Pengertian Dampak

Dampak adalah suatu perubahan yang terjadi akibat suatu aktivitas. Aktivitas tersebut dapat bersifat alamiah, baik sosial, ekonomi, fisik, kimia maupun biologi. Sedangkan menurut KBBI dampak adalah benturan, pengaruh yang

mendatangkan akibat baik positif maupun negatif. Pengaruh adalah daya yang ada dan timbul dari sesuatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak kepercayaan atau perbuatan seseorang. Adapun dampak memberikan pengaruh berupa:

1. Dampak Positif yaitu dampak yang berpengaruh positif
2. Dampak Negatif yaitu dampak yang berpengaruh negatif
3. Dampak langsung yaitu dampak yang dirasakan langsung dan berkaitan dengan dampak positif
4. Dampak tidak langsung yaitu dampak tidak langsung yang dirasakan dengan adanya suatu pengaruh.

2.3 Transportasi *Online*

Transportasi *online* adalah alat angkut barang maupun manusia yang berbasis internet. Alat angkut yang menggunakan kendaraan pribadi yang dihubungkan dengan sebuah aplikasi. Aplikasi tersebut dapat diunduh atau yang biasa di kenal dengan kata *download*, sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan. Transportasi *online* merupakan bagian dari kemajuan teknologi. Teknologi diciptakan dengan tujuan untuk mempermudah berbagai aktivitas manusia sehari-hari.

2.3.1 Go-Jek Indonesia

Dikutip dari laman resmi *Go-Jek* berikut adalah hal-hal mengenai *Go-Jek*. Bermula di Tahun 2010 sebagai perusahaan transportasi roda dua melalui panggilan telepon, *Go-Jek* kini telah tumbuh menjadi *on-demand mobile platform* dan aplikasi terdepan yang menyediakan berbagai layanan lengkap mulai dari transportasi, logistik, pembayaran, layan-antar makanan, dan berbagai layanan *on-demand* lainnya.

Go-Jek adalah sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pekerja di berbagai sektor informal di Indonesia. Kegiatan *Go-Jek* bertumpu pada 3 nilai pokok: kecepatan, inovasi, dan dampak sosial. Para pegemudi *Go-Jek* mengatakan bahwa pendapatan mereka meningkat semenjak bergabung sebagai mitra dengan mendapatkan akses ke lebih banyak pelanggan melalui aplikasi *Go-Jek*. Mereka juga mendapatkan santunan

kesehatan dan kecelakaan, akses kepada lembaga keuangan dan asuransi, cicilan otomatis yang terjangkau, serta berbagai fasilitas yang lain.

Go-Jek telah beroperasi di 50 kota di Indonesia, seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, Bali, Makassar, Medan, Palembang, Semarang, Yogyakarta, Balikpapan, Malang, Solo, Manado, Samarinda, Batam, Sidoarjo, Gresik, Pekanbaru, Jambi, Sukabumi, Bandar Lampung, Padang, Pontianak, Banjarmasin, Mataram, Kediri, Probolinggo, Pekalongan, Karawang, Madiun, Purwokerto, Cirebon, Serang, Jember, Magelang, Tasikmalaya, Belitung, Banyuwangi, Salatiga, Garut, Bukittinggi, Pasuruan, Tegal, Sumedang, Banda Aceh, Mojokerto, Cilacap, Purwakarta, Pematang Siantar, dan Madura serta pengembangan di kota-kota lainnya pada tahun mendatang.

a) Pengertian Pengemudi *Go-Jek*

Menurut KBBI, pengemudi adalah orang yang (pekerjaannya) mengemudikan (perahu, mobil, pesawat terbang, dan sebagainya). Sehingga definisi pengemudi *Go-Jek* adalah orang yang sudah bergabung menjadi mitra *Go-Jek* dan memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan oleh perusahaan untuk menjadi pengemudi *Go-Jek*. Adapun syarat-syarat yang ditetapkan oleh *Go-Jek* adalah sebagai berikut (dikutip dari laman <https://www.go-jek.com>):

- a. Mengisi formulir pendaftaran yang disediakan.
- b. Calon pengemudi wajib memiliki *android smartphone*.
- c. Calon pengemudi wajib memiliki SIM C aktif.
- d. Calon pengemudi harus menyediakan motor dengan STNK aktif.
- e. Memiliki Surat Keterangan Catatan Kepolisian (disingkat SKCK).

Adapun pengemudi *Go-Jek* dibedakan atas jenis kendaraan yang digunakan yaitu pengemudi dengan menggunakan sepeda motor (*Go-Ride*) dan pengemudi dengan menggunakan mobil (*Go-Car*).

b) Misi *Go-Jek*

Adapun misi utama dari *Go-Jek* yaitu “Memberikan Dampak Sosial Melalui Teknologi”. Diawali dengan memberitahu kepada semua orang bahwa *Go-Jek* adalah *startup* asli Indonesia dengan misi sosial. *Go-Jek* ingin meningkatkan

kesejahteraan sosial dengan menciptakan efisiensi pasar. Melalui teknologi *Go-Jek* berusaha menyebarkan dampak sosial yaitu kehidupan yang lebih baik untuk *driver* dan keluarganya dengan meningkatkan jumlah penghasilan mereka. Layanan utama *Go-Jek* sangat penting bagi kota dengan tingkat lalu lintas yang padat seperti Jakarta dan kota lainnya di mana *Go-Jek* beroperasi. *Go-Jek* menawarkan manfaat besar baik untuk para pelanggan dan penyedia jasa.

c) Jenis-Jenis Pelanggaran dan Sanksi Pengemudi *Go-Jek*

Go-Jek sudah mengatur jenis-jenis pelanggaran yang harus dihindari serta sanksi yang diberikan kepada pengemudi ketika melanggar peraturan tersebut. Pihak *Go-Jek* menyebut sanksi dengan istilah *suspend*. Dalam lama tersebut juga *suspend* dibagi menjadi dua bagian yaitu:

1) *Auto Suspend*

Auto Suspend adalah sanksi yang diberikan kepada pengemudi atas deteksi pelanggaran secara otomatis dari sistem *Go-Jek*. Dan berikut adalah jenis pelanggaran dan sanksi yang diberikan oleh *Go-Jek*, termuat dalam Tabel 2.1 sebagai berikut:

Tabel 2.1: Jenis-jenis *auto suspend* (<https://driver.go-jek.com/id/articles/Jenis-jenis-Pelanggaran-GO-JEK>)

No.	Jenis <i>Auto Suspend</i>	
	Pelanggaran	Sanksi
1	Melakukan order fiktif	Putus mitra dan penalti Rp 300.000
2	Menyelesaikan atau menjalankan order dengan waktu yang tidak wajar	Suspend (Anda dapat melakukan banding di kantor Ops). Apabila diasosiasikan dengan order fiktif, maka sanksi order fiktif akan diberlakukan

Tabel 2.1: *Lanjutan*

No.	Jenis Auto Suspend	
	Pelanggaran	Sanksi
3	Terlalu sering menyelesaikan order dari pelanggan yang sama	Suspend (Anda dapat melakukan banding di kantor Ops). Apabila diasosiasikan dengan order fiktif, maka sanksi order fiktif akan diberlakukan
4	Memiliki rating rata-rata yang rendah	Suspend (Anda dapat melakukan banding di kantor Ops). Apabila putus mitra, sisa deposit yang ada di dalam Akun Anda akan dikembalikan
5	Menggunakan aplikasi tambahan dan/atau aplikasi lain yang berfungsi untuk memanipulasi perangkat seluler dan/atau aplikasi Go-Jek yang dikeluarkan secara resmi dalam menjalankan order dari pelanggan	Putus mitra dan penalti sesuai dengan sisa deposit yang tersisa di akun anda
6	Melakukan top up Go-Pay yang secara tidak wajar	Suspend (Anda dapat melakukan banding di kantor Ops). Apabila diasosiasikan dengan order fiktif, maka sanksi order fiktif akan diberlakukan
7	Terindikasi menggunakan perangkat yang mencurigakan dalam mengambil order, termasuk namun tidak terbatas menggunakan perangkat yang sama dengan driver lain pada waktu bersamaan	Suspend (Anda dapat melakukan banding di kantor Ops). Apabila putus mitra, sisa deposit yang ada di dalam akun anda akan dikembalikan
8	Melakukan manipulasi order/data pada saat menjalankan order	Suspend (Anda dapat melakukan banding di kantor Ops). Apabila diasosiasikan dengan order fiktif, maka sanksi order fiktif akan diberlakukan
9	Menyelesaikan atau menjalankan order dengan jarak yang tidak wajar	Suspend (Anda dapat melakukan banding di kantor Ops). Apabila diasosiasikan dengan order fiktif, maka sanksi akan berlaku

2) *Manual-suspend*

Manual-suspend adalah jenis sanksi yang diberikan kepada pengemudi atas pelanggaran yang dilaporkan oleh konsumen kepada pihak *Go-Jek*. Berikut adalah jenis pelanggaran dan sanksi yang diberikan oleh *Go-Jek*, termuat dalam Tabel 2.2 sebagai berikut:

Tabel 2.2: Jenis *manual suspend* (<https://driver.go-jek.com/hc/id/articles/Jenis-jenis-pelanggaran-GO-JEK>)

No.	Jenis <i>Manual Suspend</i>	
	Pelanggaran	Sanksi
1	Berbicara dan/atau bertindak ke arah pelecehan seksual (baik secara lisan maupun tulisan)	Putus mitra dan sisa deposit akan dikembalikan
2	Melakukan tindakan kriminal	Putus mitra dan sisa deposit akan dikembalikan
3	Terlambat menjemput Pelanggan	Peringatan melalui pesan di aplikasi (apabila terjadi akumulasi akan berakibat kepada suspend 1 hari kerja)
4	Berkendara terlalu cepat, tidak mentaati aturan lalu lintas, berkendara pada saat mengantuk, menggunakan HP ketika berkendara, maupun melakukan pelanggaran atas norma-norma berkendara yang lazim	Suspen 1 hari kerja (apabila terjadi akumulasi akan berakibat kepada suspend 3 hari kerja)
5	Merokok saat berkendara, helm kotor, menjalankan order tanpa konfirmasi kepada pelanggan, dan hal-hal lain yang mengakibatkan ketidaknyamanan pada pelanggan	Peringatan melalui pesan di aplikasi (apabila terjadi akumulasi akan berakibat kepada suspend 1 hari kerja)
6	Menghubungi pelanggan diluar kebutuhan order	Putus mitra dan sisa deposit akan dikembalikan

Tabel 2.2: *Lanjutan*

No.	Jenis <i>Manual Suspend</i>	
	Pelanggaran	Sanksi
7	Memberikan alasan kepada pelanggan untuk tidak menjalankan order atau meminta pelanggan untuk cancel booking	Peringatan melalui pesan di aplikasi (apabila terjadi akumulasi akan berakibat kepada suspend 1 hari kerja)
8	Menyebarkan atau membujuk orang lain untuk menyebarkan berita bohong atau palsu dan/atau merusak nama baik perusahaan baik secara langsung atau melalui media	Putus mitra dan sisa deposit akan dikembalikan
9	Membawa anak/istri atau orang lain saat menjalankan order	Suspend+dua peringatan (Anda harus datang ke kantor Ops) apabila terjadi akumulasi sehingga putus mitra maka sisa deposit akan dikembalikan
10	Tidak menjalankan order tanpa penjelasan kepada pelanggan	Suspen 1 hari kerja (apabila terjadi akumulasi akan berakibat kepada suspend 3 hari kerja)
11	Menghilangkan barang pelanggan	Suspend+dua peringatan (Anda harus datang ke kantor Ops) apabila terjadi akumulasi sehingga putus mitra maka sisa deposit akan dikembalikan
12	Merusak barang pelanggan	Suspend+dua peringatan (Anda harus datang ke kantor Ops) apabila terjadi akumulasi sehingga putus mitra maka sisa deposit akan dikembalikan
13	Memperlakukan atau berbicara kepada pelanggan dengan tidak sopan	Suspend 3 hari kerja (apabila terjadi akumulasi akan berakibat pada suspend 5 hari kerja)
14	Memberikan kembalian yang kurang atau meminta pembayaran lebih dari yang seharusnya (tip, uang parkir, uang bensin, dan lain-lain)	Suspen 1 hari kerja (apabila terjadi akumulasi akan berakibat kepada suspend 3 hari kerja)

d. Tarif Go-jek

Tarif yang berlaku pada transportasi berbasis *online* di Kota Medan adalah Rp. 3.400/km ini merupakan pendapatan bersih per-kilometrernya untuk Go-Jek sehingga minimum pendapatan bersih yang akan didapatkan untuk sekali order adalah sebesar Rp. 10.400. Selain itu bonus dan poin harian juga berlaku pada setiap pengemudi mendapatkan orderan dari penumpang.

Tabel 2.3: Poin dan bonus go-jek (*PT. Go-Jek Indonesia*)

Poin dan Bonus Go-Jek	
Area Kota Medan	Senin – Minggu
	12 Poin = Rp. 10.000
	16 Poin = Rp. 30.000
	20 Poin = Rp. 40.000
	24 Poin = Rp. 50.000
	30 Poin = Rp. 70.000
Total	Rp. 200.000

Dalam satu hari yang sama pengemudi menyelesaikan orderan maka maksimal bonus yang dapat diterima sebesar Rp. 200.000/hari. Bonus akan dibayarkan secara langsung apabila pengemudi mencapai performa minimum yang sudah ditentukan, untuk melihat bonus yang didapatkan pengemudi cukup melihat dari sistem komisi langsung yang ada di aplikasi masing-masing pengemudi.

2.3.2 Grab Indonesia

Angkutan *online* yang dalam konteks ini adalah Grab menjadi angkutan alternatif yang banyak digemari oleh masyarakat karena beragam keunggulannya mencakup: kepraktisan, transparansi, keterpercayaan, keamanan, kenyamanan, ragam fitur, diskon dan promosi atau yang disebut dengan promo, dan lahan kerja baru/sampingan.

1. Dari segi kepraktisan, layanan jasa angkutan Grab yang berbasis aplikasi *online* ini cukup menggunakan *smartphone* yang berkoneksi internet dan aplikasi jasa angkutan *online* yang ada di dalamnya, yang melaluinya seseorang dapat melakukan pemesanan layanan jasa angkutan.
2. Dari segi transparansi, jasa angkutan Grab ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa angkutan *online* secara detail, seperti nama pengemudi, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan, lisensi pengemudi dan lain sebagainya.
3. Dari sisi keterpercayaan, pengemudi layanan angkutan *online* telah terdaftar di perusahaan jasa angkutan *online*, yang berupa identitas lengkap dan perlengkapan berkendara yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI), sehingga ini dapat meminimalisir resiko kerugian terhadap pengguna jasa angkutan ini.
4. Keunggulan lainnya yang terkait dengan layanan angkutan Grab adalah berbagai fitur yang disediakan oleh perusahaan Grab yaitu fitur aplikasi berupa *GrabBike* (layanan transportasi motor *online*), *GrabCar* (layanan mobil pribadi berplat hitam yang disewa untuk perjalanan dari satu tujuan ke tujuan lainnya *point to point* dengan tarif *flat* per-kilometer), *GrabTaksi* (layanan difokuskan sebagai wadah bertemunya para pencari jasa taksi dan jaringan penyedia taksi dengan sistem argo) dan *GrabExpress* (layanan kurir ekspres berbasis aplikasi yang menjanjikan kecepatan, kepastian dan keamanan) dan *GrabFood* (layanan pesan antar makanan yang telah bekerjasama dengan beberapa restoran).
5. Angkutan *online* ini dianggap sebagai lahan pekerjaan bagi pengangguran atau kerja sambilan bagi mereka yang telah memiliki pekerjaan karena waktu kerjanya yang fleksibel serta kemudahan pendaftaran membuat masyarakat banyak yang tergiur untuk bergabung menjadi pengemudi pada perusahaan-perusahaan penyedia jasa angkutan *online* (Anwar Ahsani, 2017).

a. Tarif Grab

Tarif yang berlaku pada transportasi berbasis *online* di Kota Medan adalah Rp. 5.000/km ini merupakan pendapatan bersih per-kilomernya dan tarif akan naik sebesar Rp.1.000 pada setiap tambahan jarak per-kilomernya. Sehingga

tarif jarak pendek menjadi Rp. 2.300 pada penumpang yang melakukan orderan kurang dari satu kilometer. Selain itu bonus dan poin harian juga berlaku pada setiap pengemudi mendapatkan orderan dari penumpang.

Tabel 2.4: Poin dan bonus grab (*PT. Grab Indonesia*)

Poin dan Bonus Grab	
Area Kota Medan	Senin - Minggu
	8 Poin = Rp.40.000
	15 Poin = Rp.70.000
	18 Poin = Rp.80.000
Total	Rp. 190.000

Dalam satu hari yang sama pengemudi menyelesaikan order total hingga 41 Poin maka maksimal bonus yang dapat diterima sebesar Rp.190.000. Bonus akan dibayarkan secara langsung apabila pengemudi mencapai performa minimum yang sudah ditentukan, untuk melihat bonus yang didapatkan pengemudi cukup melihat dari sistem dompet tunai yang ada di aplikasi masing-masing pengemudi.

2.4 Kebijakan tentang Angkutan Online

Selama ini angkutan online tidak memiliki izin (ilegal) untuk beroperasi yang menjadi salah satu aspek yang memunculkan konflik berkepanjangan di antara angkutan *online* dan angkutan umum. Pemerintah sebenarnya telah menerbitkan aturan terkait transportasi pada UU No. 22/2009 pasal 11:1a, bahwa akan dilakukannya penyusunan rencana dan program pelaksanaan dan pengembangan teknologi kendaraan bermotor. Namun karena Undang-Undang ini tidak secara spesifik mengatur masalah angkutan online, maka dibuatlah Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang disebut dengan Permenhub No. 32/2016 yang secara khusus mengatur penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi. Namun, ini kemudian direvisi kembali tanggal 1 April 2017 menjadi

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017 karena dianggap terlalu berpihak kepada angkutan konvensional. Hanya saja aturan terkait angkutan online masih menuai pro dan kontra karena pengemudi angkutan online menganggap penggunaan stiker dan dashbor digital pada kendaraan pribadi dianggap tidak diperlukan, maka pemerintah kembali merevisi Permenhub No. 26 Tahun 2017 menjadi Permenhub No. 108 Tahun 2017.

Berikut kesembilan poin revisi dalam aturan baru tersebut:

1. Argometer taksi: besaran tarif sesuai yang tercantum pada argometer
2. Tarif: penetapan tarif dilakukan berdasarkan kesepakatan pengguna jasa dan penyedia jasa transportasi. Pedomannya adalah tarif atas dan bawah yang ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atas usulan dari Gubernur sesuai kewenangannya
3. Wilayah operasi: beroperasi pada wilayah operasi yang telah ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atau Gubernur
4. Kuota: kuota kebutuhan kendaraan ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atau Gubernur
5. Jumlah kendaraan: minimal lima kendaraan. Untuk perorangan yang memiliki kurang dari lima kendaraan dapat berhimpun di badan hukum berbentuk koperasi yang telah memiliki izin penyelenggaraan taksi daring.
6. Bukti kepemilikan kendaraan bermotor: BPKB atau STNK atas nama badan hukum/atas nama perorangan badan hukum berbentuk koperasi.
7. Domisili tanda nomor kendaraan bermotor (TNKB): taksi daring menggunakan TNKB sesuai wilayah operasi yang ditetapkan
8. Sertifikat registrasi uji tipe (SRUT): persyaratan permohonan izin bagi kendaraan bermotor baru harus melampirkan salinan SRUT kendaraan bermotor
9. Peran aplikator: perusahaan aplikasi di bidang transportasi dilarang bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum.

2.5 Transportasi Angkutan Umum

Kata pengangkutan berasal dari kata dasar ‘angkut’ yang berarti mengangkat dan membawa. Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

Seiring bertambahnya jumlah populasi kendaraan dan tingkat teknologi transportasi masyarakat membuat inovasi kendaraan tersebut digunakan untuk mengangkut manusia atau barang dengan memberikan jasa kepada masyarakat dengan menggunakan tarif atau pembayaran tunai. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dijelaskan angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Pasal 47 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan membagi kendaraan menjadi kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kemudian pada Pasal 47 ayat (2), kendaraan bermotor dibagi lagi menjadi sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus. Kendaraan bermotor ada yang perseorangan dan ada juga kendaraan bermotor umum. Berdasarkan Pasal 1 poin ke-10 undang-undang 22 Tahun. 2009, kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. (Adji Adisasmita,2011)

Ojek sendiri merupakan jasa transportasi menggunakan sepeda motor dan dengan dipungut bayaran. Dengan membandingkan dua hal di atas maka seharusnya dapatlah kita simpulkan bahwa Ojek merupakan kendaraan bermotor umum. Akan tetapi, permasalahan utamanya justru terletak pada kendaraan itu sendiri, yaitu sepeda motor. Sepeda motor dinilai tidak sesuai dengan angkutan perkotaan di jalan-jalan utama. Bahkan ojek tidak termasuk dalam angkutan umum yang terdapat dalam UU No 22 Tahun 2009.

UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memang tidak menyebutkan dengan jelas bahwa sepeda motor termasuk kendaraan bermotor umum, tetapi dalam UU tersebut juga tidak terdapat larangan mengenai

penggunaan sepeda motor sebagai kendaraan bermotor umum. Contoh yaitu Pasal 137 ayat (2), “Angkutan orang yang menggunakan Kendaraan Bermotor berupa Sepeda Motor, Mobil penumpang, atau bus”.

Dalam Peraturan Pemerintah (PP) No 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan juga tidak disebutkan dengan jelas mengenai penggunaan sepeda motor sebagai kendaraan umum untuk mengangkut orang. Pasal 10 ayat (4) PP No. 74 Tahun 2014 hanya menjelaskan teknis sepeda motor sebagai angkutan barang. Jadi, belum ada peraturan yang mengatur secara jelas mengenai keberadaan ojek, khususnya Gojek yang dianggap melanggar peraturan angkutan orang.

Dengan begitu pelaku usaha jasa transportasi *online* harus memenuhi syarat agar bisa diizinkan oleh pemerintah dengan melengkapi syarat ketentuan untuk semua layanan transportasi *online* wajib mendaftarkan pengemudinya ke dalam bentuk badan usaha karena sudah dilegalkan oleh pemerintah.

Gustav Radbruch adalah seorang filosof hukum dan seorang ahli hukum dari Jerman yang terkemuka yang mengajarkan konsep tiga ide unsur dasar hukum. Ketiga konsep dasar tersebut dikemukakannya pada era Perang Dunia II. Tujuan hukum yang dikemukakannya tersebut oleh berbagai pakar diidentikan juga sebagai tujuan hukum. Adapun tiga tujuan hukum tersebut adalah keadilan, kepastian, dan kemanfaatan.

Dari pendapat tersebut, tujuan kemanfaatan pada hukum menjadi corak utama sebagai tujuan keberadaan hukum itu sendiri. Tujuan kemanfaatan itu adalah bekerjanya hukum di masyarakat efektif atau tidak. Dalam nilai kemanfaatan, hukum berfungsi sebagai alat untuk memotret fenomena masyarakat atau realita sosial dan dapat memberi manfaat atau berdaya guna bagi masyarakat.

Dalam kegiatan pengangkutan di darat, terdapat dua jenis angkutan, yakni angkutan yang beroperasi di jalan dan angkutan yang beroperasi di atas rel, dan dalam hal ini akan dibahas mengenai jenis angkutan barang di jalan. Dalam Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) pada Pasal 137 Ayat (2) ditentukan bahwa angkutan barang dapat menggunakan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.

Tanggung jawab dalam arti *liability* dapat diartikan sebagai tanggung gugat

dan merupakan bentuk spesifik dari tanggung jawab hukum menurut hukum perdata. Tanggung gugat merujuk pada posisi seseorang atau badan hukum yang dipandang harus membayar suatu kompensasi atau ganti rugi setelah adanya peristiwa hukum.

2.6 Faktor-faktor Pemilihan Angkutan

Menurut Miro terdapat empat faktor yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku pelaku perjalanan dan masing-masing faktor terdiri menjadi beberapa variabel.

Faktor-faktor atau variabel tersebut adalah:

1. Faktor karakteristik perjalanan. Variabelnya yaitu, tujuan perjalanan, waktu perjalanan dan panjang perjalanan.
2. Faktor karakteristik pelaku perjalanan. Variabelnya yaitu, pendapatan, kepemilikan kendaraan, kondisi kendaraan (baru, lama, bagus, jelek, bersih, dan lain-lain), variabel sosial ekonomi lainnya (struktur dan ukuran keluarga, usia, jenis kelamin, status sosial, gaya hidup, jenis pekerjaan, lokasi pekerjaan, kepunyaan akan lisensi mengemudi, serta semua variabel yang mempengaruhi pemilihan moda).
3. Faktor karakteristik sistem angkutan. Variabelnya yaitu, variabel waktu perjalanan mulai dari lamanya waktu menunggu angkutan di terminal, waktu berjalan ke terminal dan waktu berada dalam angkutan, variabel biaya perjalanan, variabel tingkat pelayanan, variabel tingkat akses/kemudahan pencapaian tempat tujuan, variabel tingkat kehandalan angkutan umum pada segi waktu, ketersediaan ruang parkir dan tarif.
4. Faktor karakteristik kota dan zona, contohnya jarak kediaman dengan tempat kegiatan. (Fidel Miro, 2012).

2.7 Macam-Macam Tarif

Menurut Departemen Perhubungan (2002), Tarif adalah besarnya biaya yang dikenakan kepada setiap penumpang kendaraan angkutan umum yang dinyatakan dalam bentuk rupiah. Perhitungan tarif angkutan umum merupakan hasil perkalian

antara tarif pokok dan jarak (kilometer) rata-rata suatu perjalanan dan ditambah 10 % untuk jasa keuntungan perusahaan, rumus yang digunakan sebagai berikut

$$\text{Tarif} = (\text{tarif pokok} \times \text{jarak rata-rata}) + 10 \% \quad (2.1)$$

2.7.1 Metode Tarif *Ability To Pay* dan *Willingness To Pay*

a. *Ability To Pay* (ATP)

Ability To Pay adalah kemampuan seseorang untuk membayar jasa pelayanan yang telah diterimanya berdasarkan penghasilan yang dianggap ideal. Pendekatan yang digunakan dalam analisis ATP didasarkan pada alokasi biaya untuk transportasi dan intensitas perjalanan pengguna.

Faktor-faktor yang mempengaruhi ATP adalah :

- Besar penghasilan penumpang angkutan umum per bulan
- Alokasi biaya untuk transportasi dari penghasilan per bulan
- Persentase biaya untuk angkutan umum dari alokasi biaya untuk transportasi Merupakan biaya yang dikeluarkan oleh penumpang untuk melakukan perjalanan dengan menggunakan angkutan umum, yang diambil dari alokasi biaya untuk melakukan perjalanan.
- Intensitas transportasi
- Jumlah anggota keluarga

Semakin banyak jumlah anggota keluarga tentunya akan semakin banyak intensitas perjalanannya, semakin panjang jarak besarnya ATP adalah rasio alokasi anggaran untuk angkutan umum terhadap total perjalanan seluruh anggota keluarga, baik yang berpenghasilan maupun yang tidak berpenghasilan. Persamaan yang digunakan adalah sebagai berikut. (Taty Yuniarti, 2009)

Rumus *Ability To Pay* (ATP)

$$\text{ATP} = \frac{(\text{Pendapatan/bln}) \times (\% \text{ biaya T.umum/bln})}{\text{Frekuensi Menggunakan T.Umum / bln}} \quad (2.2)$$

b. *Willingness To Pay* (WTP)

Willingness To Pay (WTP) adalah Kemauan pengguna untuk mengeluarkan

jasa atau imbalan atas fasilitas yang diterimanya. Pendekatan yang digunakan dalam analisa WTP didasarkan atas persepsi pengguna terhadap tarif dan jasa pelayanan angkutan umum. Kemauan membayar juga didasarkan pada konsep surplus konsumen (*customer surplus*) adalah selisih antara kesediaan membayar yang merupakan nilai utilitas yang diperoleh dari barang atau jasa yang dibeli dengan harga sebenarnya dibayarkan. Sehingga sering ditemukan sekelompok pengguna jasa transportasi yang bersedia untuk membayar lebih dari tarif yang telah ditentukan. (Tamin, 2000)

Faktor-faktor yang mempengaruhi WTP antara lain (Tamin, 2000) :

- a. Persepsi pengguna terhadap tingkat kualitas pelayanan
- b. Utilitas pengguna terhadap angkutan umum yang digunakan
- c. Fasilitas yang disediakan oleh operator
- d. Pendapatan pengguna

Rumus *Willingness To Pay* (WTP) :

$$WTP = \frac{\sum (\text{Tarif yang dipilih} \times \text{jumlah Responden})}{\text{Jumlah seluruh responden tipe profesi}} \quad (2.3)$$

$$WTP \text{ seluruh jenis pekerjaan} = \frac{\sum (WTP \text{ jenis pekerjaan})}{\text{Jumlah Kategori Pekerjaan}} \quad (2.4)$$

Pelaksanaan dalam menentukan tarif sering terjadi benturan antara besarnya ATP dan WTP, kondisi tersebut dapat berupa:

- ATP lebih besar dari WTP

Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar lebih besar daripada keinginan membayar jasa tersebut. Ini terjadi bila pengguna mempunyai penghasilan yang relatif tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif rendah, pengguna pada kondisi ini disebut *choiced riders*.

- ATP lebih kecil dari WTP

Kondisi ini merupakan kebalikan dari kondisi yang diutarakan sebelumnya dimana keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut lebih besar daripada kemampuan membayarnya. Hal ini mungkin terjadi bagi

pengguna yang mempunyai penghasilan yang relatif rendah tetapi utilitas terhadap jasa angkutan sangat tinggi, sehingga keinginan pengguna untuk membayar jasa tersebut relatif lebih dipengaruhi oleh utilitas, pada kondisi ini pengguna disebut *captive riders*.

- ATP sama dengan WTP

Kondisi ini menunjukkan bahwa antara kemampuan dan keinginan membayar jasa tersebut adalah sama, pada kondisi ini terjadi keseimbangan utilitas pengguna dengan biaya yang dikeluarkan untuk membayar jasa tersebut.

Rekomendasi kebijakan penentuan tarif angkutan umum berdasarkan analisis perbandingan ATP dan WTP dapat dilakukan dengan penerapan prinsip berikut ini , yaitu:

- 1) Karena WTP merupakan fungsi dari tingkat pelayanan angkutan umum, bila nilai WTP masih dibawah ATP, maka masih dimungkinkan menaikkan nilai tarif dengan perbaikan tingkat pelayanan angkutan umum
- 2) Karena ATP merupakan fungsi dari kemampuan membayar, maka besaran tarif angkutan umum yang diberlakukan tidak boleh melebihi nilai ATP kelompok sasaran.
- 3) Intervensi/campur tangan pemerintah dalam bentuk subsidi langsung atau saling dibutuhkan pada kondisi dimana besaran tarif angkutan umum yang berlaku lebih besar dari ATP, hingga didapat besaran tarif angkutan umum maksimum sama dengan nilai ATP.

Penentuan/penyesuaian tarif dianjurkan sebagai berikut:

- Tidak melebihi ATP
- Berada antara nilai ATP dan WTP, bila akan dilakukan penyesuaian tingkat pelayanan.
- Bila tarif yang diajukan berada dibawah perhitungan tarif, namun berada diatas nilai ATP maka selisih tersebut dapat dianggap sebagai beban yang harus ditanggung oleh pemerintah.
- Bila perhitungan tarif, pada suatu jenis kendaraan berada jauh dibawah ATP dan WTP maka terdapat keleluasaan dalam perhitungan/pengajuan nilai tarif baru, yang selanjutnya dapat dijadikan peluang penerapan

subsidi silang terhadap jenis kendaraan lain yang kondisi perhitungan tarifnya diatas ATP. (Tati yuniarty, 2009)

2.7.2 Sistem Penentuan Tarif Angkutan Umum

Tarif bagi penyedia jasa angkutan (operator) adalah harga dari jasa yang diberikan. Sedangkan bagi pengguna jasa, besarnya tarif merupakan biaya yang harus dibayarkan untuk jasa yang telah dipakainya. Ada tiga cara menentukan sistem penentuan tarif, yaitu

1. Tarif Berdasarkan Biaya Operasi (*cost of service pricing*), dinyatakan per penumpang-kilometer,
2. Tarif Berdasarkan Nilai Jasa (*value of service pricing*), besar kecilnya tarif ditentukan nilai yang diberikan pemakai jasa.
3. Tarif Berdasarkan *What the traffic will bear*, berada antara batas maksimum dan batas minimum. Untuk itu dasar tarif ini adalah berusaha menutupi seluruh biaya variabel dan sebagian biaya tetap.

2.7.3 Jenis Tarif Angkutan

Abbas Salim (2002), tarif angkutan adalah suatu daftar yang memuat harga-harga untuk para pemakai jasa angkutan yang di susun secara teratur

- a. Tarif Menurut Trayek, angkutan berdasarkan atas pemanfaatan operasional dari moda transpor yang di operasikan dengan memperhitungkan jarak yang dijalani oleh moda transpor tersebut (km/mil).
- b. Tarif Lokal, adalah tarif yang berlaku dalam satu daerah tertentu misal tarif bis yang berlaku khusus di DKI.
- c. Tarif Diferensial, adalah tarif angkutan dimana terdapat perbedaan tinggi tarif menurut jarak, berat muatan, kecepatan atau sifat khusus dari muatan diangkut.

2.7.4 Kebijakan Tarif

Warpani (2002), menyatakan kebijakan tarif dapat dipandang sebagai kebijakan multisisi, di satu sisi dapat dipandang sebagai alat pengendali lalu lintas, di sisi yang lain dapat berarti alat untuk mendorong masyarakat

menggunakan kendaraan umum dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan sisi yang lainnya lagi dapat digunakan untuk mengarahkan perkembangan kota.

2.7.5 Penentuan Tarif Angkutan Umum

Warpani (2002), menyatakan penentuan tarif angkutan biasanya didasarkan atas biaya operasi (penyelenggaraan) jasa angkutan yang terdiri atas: biaya tetap, yaitu biaya yang tidak berpengaruh oleh kegiatan pengoperasian kendaraan. Penyedia jasa (pengusaha angkutan) selalu menginginkan pemberlakuan tarif setinggi mungkin dengan maksud mempercepat pengambilan modal, sedangkan pengguna jasa (penumpang) selalu menghendaki tarif serendah mungkin. Dalam upaya mempertemukan kedua kepentingan ini, maka tarif jasa angkutan umum tertentu ditentukan oleh pemerintah. Penentuan tarif beberapa macam jasa angkutan diserahkan pada mekanisme pasar, yakni kesepakatan antara pengguna jasa dengan penyedia jasa. Dalam masa tertentu, pemerintah dapat menerapkan tarif khusus yakni tambahan biaya yang harus dibayar oleh penumpang.

2.8 Populasi dan Sampel

2.8.1 Populasi

Populasi dapat diartikan sebagai sekumpulan objek, benda, peristiwa atau individu yang akan dikaji dalam suatu penelitian. Berdasarkan pengertian ini dapat dipahami bahwa mengenal populasi merujuk pada sekumpulan individu atau objek yang memiliki ciri atau sifat yang sama. Tidak seragam namun diantara mereka harus ada persamaan (Siagian, 2011). Berdasarkan pendapat tersebut maka yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah para pengguna jasa transportasi umum sebanyak 350 orang dan Supir angkutan umum sebanyak 100 orang yang berada di kawasan kampus UNIMED.

2.8.2 Sampel

Sampel adalah bagian dari objek, kejadian atau individu yang dipilih dari populasi yang akan diambil datanya atau yang akan diteliti. Dengan demikian dapat dikemukakan bahwa sampel adalah bagian yang bersifat representative dari populasi yang diambil datanya secara langsung. Hal ini berarti bahwa sampel

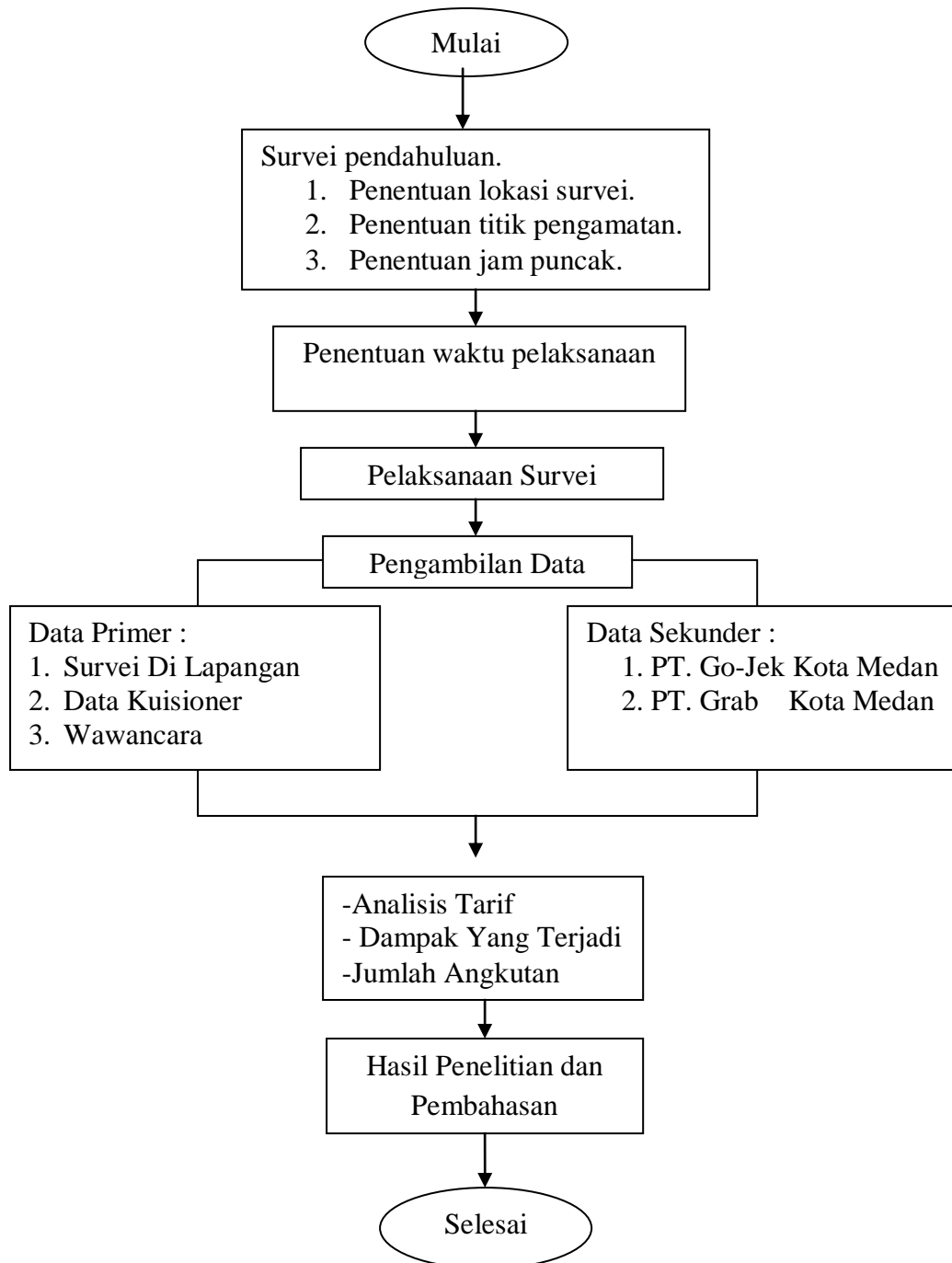
bukan sekedar dari populasi, melainkan bagian yang benar-benar mewakili populasi. Roscoue menyebutkan apabila populasi lebih atau pas dari 100 maka dianjurkan untuk menentukan jumlah sampel antara 10% - 20% dari populasi.

Teknik pengambilan sampel terbagi menjadi dua yaitu *probability sampling* dan *nonprobability sampling*. Untuk itu dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik *nonprobability sampling*. Agar penentuan sampel lebih spesifik lagi, dalam teknik *nonprobability sampling* digunakanlah teknik pengambilan *sampling insidental*. *Sampling insidental* adalah teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data. Karena dalam penelitian ini, tidak memungkinkan bertemu dengan satu sampel yang sama untuk kedua kalinya. Dengan demikian kriteria dalam penarikan sampel adalah pengguna jasa transportasi umum dan Supir Angkutan umum yang berada di sekitaran kampus UNIMED. Berdasarkan asumsi peneliti dilapangan maka dapat diambil responden sebanyak $20\% \times 350 = 70$ Penumpang Transportasi umum dan $20\% \times 100 = 20$ supir angkutan umum.

BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1 Bagan Alir Penelitian

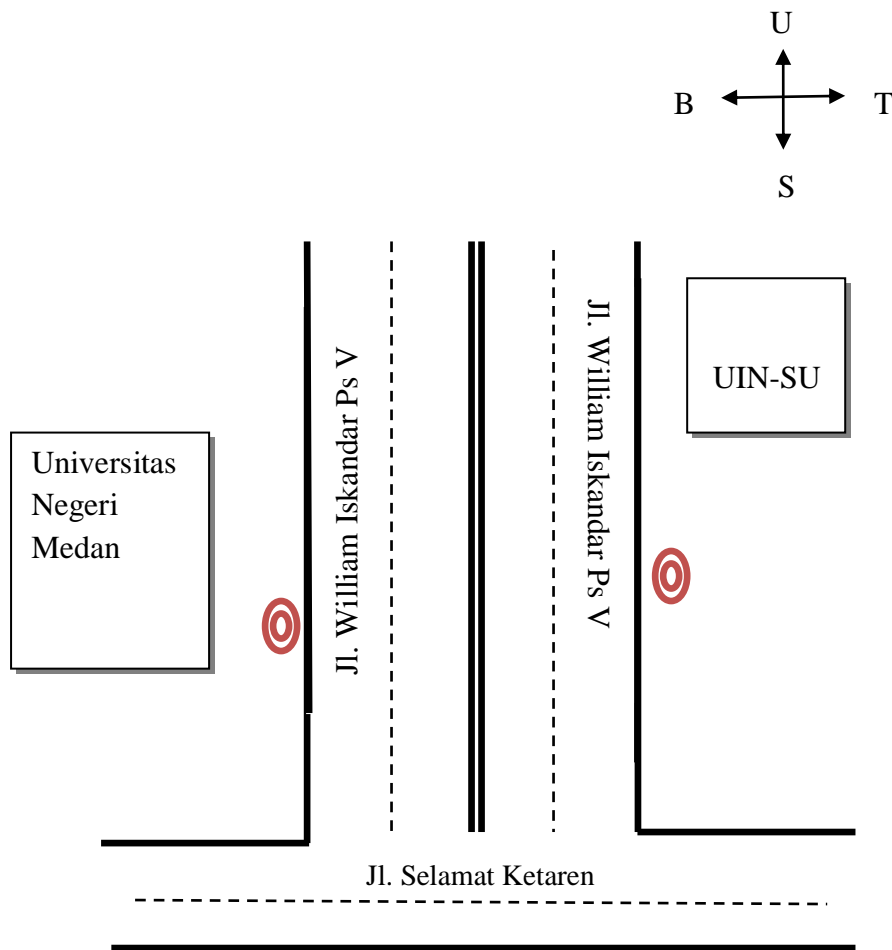


Gambar 3.1: Bagan alir metodologi penelitian

3.2 Denah Lokasi dan Jenis Penelitian

3.2.1 Denah Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian tugas akhir penulis adalah di Jalan William Iskandar Pasar V daerah kawasan kampus Universitas Negeri Medan dan Universitas Islam Negeri Sumatera Utara. Lokasi penelitian didasarkan atas pertimbangan bahwa dilokasi ini terdapat banyak jumlah angkutan umum dan transportasi *online*.



Gambar 3.2: Gambar denah lokasi penelitian

Keterangan :

----- : Badan Jalan

———— : Bahu Jalan

⊙ : Lokasi Penelitian

3.2.2 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis kualitatif dengan analisis deskriptif. Metode kualitatif adalah suatu proses penelitian dan pemahaman yang menyelidiki suatu fenomena sosial dan masalah manusia. Penelitian deskriptif (*descriptive research*), yang biasa disebut juga penelitian taksonomik (*taxonomic research*) dimaksudkan untuk eksplorasi dan klarifikasi mengenai suatu fenomena atau kenyataan sosial dengan jalan mendeskripsikan sejumlah variabel yang berkenaan dengan masalah dan unit yang diteliti .

Penelitian berlangsung pada Tanggal 12 dan 13 September 2018. Adapun lokasi penelitian yang dipilih adalah kota Medan terkhusus pada kawasan kampus UNIMED dan kampus UIN-SU. Penelitian lokasi peneliti di dasarkan atas pertimbangan bahwa di lokasi tersebut banyak angkutan umum dan transportasi *online* yang sedang menunggu penumpang.

3.3 Pendekatan Penelitian

Ada 2 (dua) jenis pendekatan yang penulis gunakan untuk menyusun tugas akhir ini yaitu :

1. Pendekatan Yuridis, penulis berpedoman pada Undang-Undang No. Undang-Undang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan No 22 Tahun 2009 membatasi angkutan umum dan untuk kendaraan beroda 2 pada Pasal 47 Ayat 3.
2. Pendekatan Sosiologis, penelitian ini melihat dampak dari ojek online yang menimbulkan konflik dengan angkutan lain di masyarakat maka dari itu penulis berinteraksi dengan penumpang dan supir angkutan agar menjadi suatu landasan dari masyarakat untuk menjalankan prosedur yang ingin dikaji peneliti dari dampak ojek *online*.

3.4 Sumber Data

Penelitian yang dilakukan oleh penulis mengenai tugas akhir ini, baik penelitian lapangan maupun penelitian kepustakaan, dapat menghasilkan data yang digolongkan ke dalam dua jenis data, yaitu:

1. Data primer, data yang diperoleh secara langsung dilapangan melalui observasi,

wawancara dan menyebarkan data kuisisioner (Dapat dilihat pada halaman lampiran).

2. Data sekunder, data yang diperoleh langsung dari PT. Go-Jek dan PT. Grab Kota Medan dan diperoleh dalam bentuk dokumentasi yang tersusun secara baik mengenai tarif yang berlaku dan jenis-jenis *suspend* untuk *driver* ojek *online*.

3.5 Metode Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data yang diperlukan maka dalam penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

1. Dokumentasi, dilakukan untuk mencari data dilapangan yang merupakan tempat objek penelelitian guna menunjang data yang diperoleh dari dampak ojek *online* di Kota Medan khususnya kawasan kampus UNIMED dan UIN-SU.
2. Studi kepustakaan yaitu, pengumpulan data atau informasi yang menyangkut masalah yang akan diteliti melalui penelaahan buku, jurnal, surat kabar, karya ilmiah dan bahan tulisan lainnya yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.
3. Studi lapangan adalah proses pengumpulan data dan informasi yang berkaitan dengan masalah yang diteliti, yang diperoleh melalui kegiatan menyebarkan kuisisioner, wawancara ke lokasi penelitian untuk mencari fakta-fakta yang berkaitan dengan masalah yang ada.

3.6 Teknik Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel terbagi menjadi dua yaitu *probability sampling* dan *nonprobability sampling*. Untuk itu dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik *nonprobability sampling*. Agar penentuan sampel lebih spesifik lagi, dalam teknik *nonprobability sampling* digunakanlah teknik pengambilan *sampling insidental*. *Sampling insidental* adalah teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data. Karena dalam penelitian

ini, tidak memungkinkan bertemu dengan satu sampel yang sama untuk kedua kalinya.

3.7 Instrumen Penelitian

Dalam penelitian ini, yang menjadi instrumen utama adalah peneliti sendiri, lembar data kuisioner, kamera, buku catatan, pedoman wawancara.

3.8 Teknik Pengelolaan Dan Analisis Data

Teknik pengelolaan dan Analisis data digunakan untuk menganalisis data yang terkumpul nanti agar memperoleh kesimpulan yang valid maka akan digunakan teknik pengolahan dan analisis data dengan metode kualitatif. Adapun teknis dan interpretasi data yang akan digunakan yaitu:

1. Reduksi data (seleksi data), yang prosesnya akan dilakukan sepanjang penelitian berlangsung dan penulisan laporan. Reduksi data merujuk pada proses pemilihan, pemfokusan, penyederhanaan, *abstraksi*, dan *pentransformasian* (data mentah) yang terjadi dalam catatan-catatan tertulis.
2. Display data (sajian data), dengan berusaha menampilkan data yang akan dikumpulkan nanti.
3. Kesimpulan/verifikasi, dalam hal ini peneliti melakukan penarikan kesimpulan.

BAB 4

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1 Umum

Tarif yang ideal adalah tarif yang tidak hanya ditinjau dari sisi operator saja tetapi dilihat dari sisi penumpang sebagai pengguna jasa angkutan umum. Sehingga pengambil kebijakan dapat memenuhi kepentingan antara operator dan pengguna angkutan umum dan tidak memihak pada salah satunya.

4.2 Pelaksanaan Survei

Survei dilaksanakan pada Hari Rabu tanggal 12 September 2018 dan Kamis tanggal 13 September 2018. Di lapangan peneliti bertugas membagikan kuisioner kepada para pengguna jasa transportasi umum untuk mengetahui daya beli penumpang dan membagikan kuisioner kepada supir angkutan umum serta mencatat hasil wawancara yang dilakukan dilapangan untuk mengetahui besarnya biaya operasional. Serta mewawancarai *driver* ojek *online* yaitu Go-Jek dan Grab untuk mendapatkan data yang dibutuhkan oleh peneliti.

4.3 Pengambilan Sampel

Pengambilan sampel dilakukan kepada para pengguna jasa transportasi umum untuk mengetahui persepsi pengguna angkutan umum mengenai tarif dilihat dari kemampuan membayar (*Ability To Pay*) dan kemauan membayar (*Willingnes To Pay*). Dari hasil survei diperoleh sampel sebanyak 70 orang yang merupakan asumsi dari peneliti dilapangan untuk pengguna jasa transportasi umum. Karena peneliti menggunakan *sampling insidental* sehingga teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data.

Peneliti juga memperoleh sampel sebanyak 20 orang untuk supir angkutan umum yang berada di lokasi penelitian.

4.4 Analisis Tarif Berdasarkan *Ability To Pay* dan *Willingnes To Pay*

4.4.1 Karakteristik Penumpang

a. Berdasarkan Jenis Kelamin

Tabel 4.1: Identitas responden berdasarkan jenis kelamin

No	Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase %
1.	Laki-Laki	21 Orang	30
2.	Perempuan	49 Orang	70
	Jumlah	70 Orang	100

Berdasarkan data yang disajikan pada Tabel 4.1 mengenai rasio jenis kelamin responden. Dimana kuisioner terdistribusi sebanyak 70 responden dengan persentase sebesar 30% untuk jenis kelamin laki-laki dan 70% untuk jenis kelamin perempuan.

b. Berdasarkan Jenis Pekerjaan

Tabel 4.2: Identitas responden berdasarkan jenis pekerjaan

No	Jenis Pekerjaan	Frekuensi	Persentase %
1.	PNS/TNI/POLRI	7	10
2.	Pelajar/Mahasiswa	46	65,71
3.	Pegawai Honorer	11	15,72
4.	Wiraswasta	6	8,57
	Jumlah	70	100

Jenis pekerjaan responden dapat mempengaruhi nilai ATP dan WTP, jenis pekerjaan berkaitan dengan pendapatan yang diterima oleh responden, yang nantinya akan mempengaruhi kemampuan dan keinginan dalam membayar tarif, Tabel 4.2 memperlihatkan bahwa jenis pekerjaan

pelajar/mahasiswa memiliki persentase yang paling tinggi sebesar 65,71%. Jenis pekerjaan PNS sebesar 10%, Jenis pekerjaan pegawai honorer sebesar 15,72% dan jenis pekerjaan wiraswasta sebesar 8,57%. Dari hasil yang diperoleh diketahui maksud perjalanan yang paling dominan adalah untuk belajar/kuliah karena jenis pekerjaan pelajar/mahasiswa yang memiliki persentase paling tinggi.

c. Berdasarkan Jumlah Pendapatan/bulan

Tabel 4.3: Identitas responden berdasarkan jumlah pendapatan

No	Jumlah Pendapatan	Frekuensi	Persentase %
1.	$\leq 1.000.000$	13	18,58
2.	1.000.000 – 1.500.000	33	47,14
3.	1.500.000 – 2.000.000	14	20
4.	2.000.000 – 2.500.000	3	4,28
5.	$\geq 2.500.000$	7	10
	Jumlah	70	100

Pendapatan penumpang mempengaruhi kemampuan membayarnya, apabila pendapatan tinggi maka kemampuan membayarnya juga tinggi begitupun sebaliknya. Dari Tabel 4.3 menunjukkan bahwa pendapatan penumpang angkutan umum mempunyai penghasilan relatif rendah, terlihat dari persentase pendapatan terbesar yaitu 47,14% dengan jumlah penghasilan 1.000.000 – 1.500.000.

d. Berdasarkan Tarif yang dibayar

Dari data kuisioner yang disebarkan oleh peneliti kepada setiap responden jumlah tarif yang dibayar penumpang berbeda-beda sesuai dengan jarak yang ditempuh dan jenis pekerjaan dari setiap responden. Karena data kuisioner yang disebarkan oleh peneliti terdiri dari berbagai jenis pekerjaan seperti PNS, Pegawai Honorer, Mahasiswa dan Wiraswasta sehingga tarif yang dibayar sudah tentu berbeda-beda sesuai dengan jumlah pendapatan perbulan.

Tabel 4.4: Tabulasi jumlah responden berdasarkan tarif yang dibayar saat naik angkutan umum

Jenis Pekerjaan		Tarif yang dibayar						Total
		Rp. 2000	Rp. 3000	Rp. 4000	Rp. 5000	Rp. 6000	Rp. 7000	
PNS	Jml	-	-	-	5	-	2	7
	%	-	-	-	7,14	-	2,86	10
Mahasiswa	Jml	7	19	15	5	-	-	46
	%	10	27,14	21,43	7,14	-	-	65,71
P. Honorer	Jml	-		2	4	3	2	11
	%	-	-	2,86	5,72	4,28	2,86	15,72
Wiraswasta	jml	-	-	-	3	1	2	6
	%	-	-	-	4,28	1,43	2,86	8,57
Total	jml	7	19	17	17	4	6	70
	%	10	27,14	24,29	24,28	5,71	8,58	100

Tabel 4.4 menunjukkan besaran tarif yang dibayar dari tiap jenis pekerjaan. Terlihat bahwa tarif dominan yang dibayar untuk pelajar/mahasiswa sebesar 27,14% yaitu Rp. 3.000,- ini menunjukkan bahwa sebagian besar penumpang kategori pelajar/mahasiswa telah membayar sesuai tarif yang berlaku. Untuk penumpang kategori umum tarif dominan yang dibayar yaitu Rp.5.000,- dengan persentase sebanyak 17,14% dari jumlah responden, hal ini menunjukkan bahwa responden pada kategori umum telah membayar sesuai tarif yang berlaku.

Tabel 4.5: Tabulasi jumlah responden berdasarkan tarif yang dibayar saat naik ojek *online*

Tarif yang dibayar		Jenis Pekerjaan				Total
		PNS	Mahasiswa	P. Honorer	Wiraswasta	
Rp.5000	jml	-	9	-	-	9
	%	-	12,85%	-	-	12,85
Rp. 6000	jml	-	12	-	-	12
	%	-	17,14%	-	-	17,14
Rp. 7000	jml	-	8	2	-	10
	%	-	11,42%	2,86%	-	14,28
Rp. 8000	jml	-	11	1	-	12
	%	-	15,71%	1,43%	-	17,14
Rp. 9000	jml	-	-	-	-	-
	%	-	-	-	-	-
Rp. 10.000	jml	-	2	2	3	7
	%	-	2,86%	2,86%	4,28%	10
Rp. 11.000	jml	-	-	1	-	1
	%	-	-	1,43%	-	1,43
Rp. 12.000	jml	1	3	2	1	7
	%	1,43%	4,28%	2,86%	1,43%	10
Rp. 13.000	jml	-	1	-	-	1
	%	-	1,43%	-	-	1,43

Tabel 4.5: *Lanjutan*

Tarif yang dibayar	Jenis Pekerjaan					Total
		PNS	Mahasiswa	P. Honorer	Wiraswasta	
Rp. 14.000	jml	3	-	1	1	5
	%	4,28%	-	1,43%	1,43%	7,14
Rp. 15.000	jml	2	-	2	-	4
	%	2,86%	-	2,86%	-	5,72
Rp. 16.000	jml	1	-	-	1	2
	%	1,43%	-	-	1,43%	2,86
Total	jml	7	46	11	6	70
	%	10%	65,71%	15,72%	8,57%	100%

Tabel 4.5 menunjukkan besaran tarif yang dibayar dari tiap jenis pekerjaan. Terlihat bahwa tarif dominan yang dibayar untuk pelajar/mahasiswa saat menggunakan ojek *online* sebesar Rp. 6.000,- dengan persentase 17,14% ini menunjukkan bahwa penumpang kategori pelajar/mahasiswa telah membayar sesuai dengan tarif yang berlaku dan perjalanan yang ditempuh. Untuk penumpang kategori umum terlihat bahwa saat menggunakan ojek *online* tarif yang dibayar beragam jumlah nominalnya. Tarif yang dominan dibayar pada kategori umum sebesar Rp. 10.000 dengan persentase 7,14% dan Rp. 14.000 dengan persentase yang sama yaitu 7,14%. Hal ini menunjukkan bahwa responden pada kategori umum telah membayar sesuai dengan tarif yang berlaku dan perjalanan yang ditempuh.

4.4.2 Ability To Pay

Tabel 4.6: Perhitungan *ability to pay* untuk setiap jenis pekerjaan

Pekerjaan	Rata-rata pendapatan perbulan (Rp) (1)	Standar Ideal Biaya Transportasi 10-20% (2)	ATP (Rp) $\frac{1 \times 2}{26}$
PNS	3.000.000	10%	11.538
Mahasiswa	1.300.000	10%	5.000
P. Honorer	1.800.000	10%	6.923
Wiraswasta	2.200.000	10%	8.461

- a. Perhitungan nilai ATP untuk jenis pekerjaan PNS

$$\begin{aligned}
 \text{ATP} &= \frac{(\text{Pendapatan/bln}) \times (\% \text{ Standar Ideal biaya Transportasi})}{\text{Frekuensi Menggunakan T.Umum / bln}} \\
 &= \frac{3.000.000 \times 10\%}{26} \\
 &= \text{Rp. 11.538,461}
 \end{aligned}$$

- b. Perhitungan nilai ATP untuk jenis pekerjaan Mahasiswa

$$\begin{aligned}
 \text{ATP} &= \frac{(\text{Pendapatan/bln}) \times (\% \text{ Standar Ideal biaya Transportasi})}{\text{Frekuensi Menggunakan T.Umum / bln}} \\
 &= \frac{1.300.000 \times 10\%}{26} \\
 &= \text{Rp. 5.000}
 \end{aligned}$$

- c. Perhitungan nilai ATP untuk jenis pekerjaan P. Honorer

$$\begin{aligned}
 \text{ATP} &= \frac{(\text{Pendapatan/bln}) \times (\% \text{ Standar Ideal biaya Transportasi})}{\text{Frekuensi Menggunakan T.Umum / bln}} \\
 &= \frac{1.800.000 \times 10\%}{26} \\
 &= \text{Rp. 6.923,076}
 \end{aligned}$$

d. Perhitungan nilai ATP untuk jenis pekerjaan Wiraswasta

$$\begin{aligned}
 \text{ATP} &= \frac{(\text{Pendapatan/bln}) \times (\% \text{ Standar Ideal biaya Transportasi})}{\text{Frekuensi Menggunakan T.Umum / bln}} \\
 &= \frac{2.200.000 \times 10\%}{26} \\
 &= \text{Rp. 8.461,538}
 \end{aligned}$$

Dari Tabel 4.6 dapat dihitung rata-rata ATP untuk kategori umum sebesar Rp 8.974,358 dan kategori pelajar/mahasiswa sebesar Rp. 5.000. Peneliti menggunakan standar ideal biaya transportasi 10% dikarenakan pendapatan responden umumnya masih dalam kategori rendah.

4.4.3 Willingness To Pay

Tabel 4.7: Tabulasi jumlah responden berdasarkan WTP dan jenis pekerjaan saat menggunakan angkutan umum

Jenis Pekerjaan		Tarif yang dibayar						Total
		Rp. 2000	Rp. 3000	Rp. 4000	Rp. 5000	Rp. 6000	Rp. 7000	
PNS	Jml	-	-	-	5	-	2	7
	%	-	-	-	7,14	-	2,86	10
Mahasiswa	Jml	7	19	15	5	-	-	46
	%	10	27,14	21,43	7,14	-	-	65,71
P. Honorer	Jml	-		2	4	3	2	11
	%	-	-	2,86	5,72	4,28	2,86	15,72
Wiraswasta	jml	-	-	-	3	1	2	6
	%	-	-	-	4,28	1,43	2,86	8,57
Total	jml	7	19	17	17	4	6	70
	%	10	27,14	24,29	24,28	5,71	8,58	100

a. WTP rata-rata untuk kategori PNS

$$\begin{aligned} \text{WTP} &= \frac{\sum \text{jumlah responden} \times \text{tarif yang dipilih}}{\text{Jumlah Responden setiap pekerjaan}} \\ &= \frac{(5 \times 5000) + (2 \times 7000)}{7} \\ &= \text{Rp. 5.571,428} \end{aligned}$$

a. WTP rata-rata untuk kategori Mahasiswa

$$\begin{aligned} \text{WTP} &= \frac{\sum \text{jumlah responden} \times \text{tarif yang dipilih}}{\text{Jumlah Responden setiap pekerjaan}} \\ &= \frac{(2 \times 7000) + (19 \times 3000) + (15 \times 4000) + (5 \times 5000)}{46} \\ &= \text{Rp. 3.391,304} \end{aligned}$$

b. WTP rata-rata untuk kategori Pegawai Honorer

$$\begin{aligned} \text{WTP} &= \frac{\sum \text{jumlah responden} \times \text{tarif yang dipilih}}{\text{Jumlah Responden setiap pekerjaan}} \\ &= \frac{(2 \times 4000) + (4 \times 5000) + (3 \times 6000) + (2 \times 7000)}{11} \\ &= \text{Rp. 5.454,545} \end{aligned}$$

c. WTP rata-rata untuk kategori Wiraswasta

$$\begin{aligned} \text{WTP} &= \frac{\sum \text{jumlah responden} \times \text{tarif yang dipilih}}{\text{Jumlah Responden setiap pekerjaan}} \\ &= \frac{(3 \times 5000) + (1 \times 6000) + (2 \times 7000)}{6} \\ &= \text{Rp. 5.833,333} \end{aligned}$$

d. WTP rata-rata untuk kategori umum

$$\begin{aligned} \text{WTP} &= \frac{\sum (\text{WTP jenis pekerjaan})}{\text{Jumlah Kategori Pekerjaan}} \end{aligned}$$

$$= \frac{\text{Rp. 5.571,428} + \text{Rp. 5.454,545} + \text{Rp. 5.833,333}}{3}$$

$$= \text{Rp. 5.619,768}$$

Dari Tabel 4.7 dapat diketahui bahwa rata-rata WTP untuk kategori penumpang umum sebesar Rp. 5.619,768 dan kategori pelajar/mahasiswa sebesar Rp. 3.391,304. Pada saat menggunakan angkutan umum.

Tabel 4.8: Tabulasi jumlah responden berdasarkan WTP dan jenis pekerjaan saat menggunakan ojek *online*

Tarif yang dibayar		Jenis Pekerjaan				Total
		PNS	Mahasiswa	P. Honorer	Wiraswasta	
Rp.5000	jml	-	9	-	-	9
	%	-	12,85%	-	-	12,85
Rp. 6000	jml	-	12	-	-	12
	%	-	17,14%	-	-	17,14
Rp. 7000	jml	-	8	2	-	10
	%	-	11,42%	2,86%	-	14,28
Rp. 8000	jml	-	11	1	-	12
	%	-	15,71%	1,43%	-	17,14
Rp. 9000	jml	-	-	-	-	-
	%	-	-	-	-	-
Rp. 10.000	jml	-	2	2	3	7
	%	-	2,86%	2,86%	4,28%	10

Tabel 4.8: *Lanjutan*

Tarif yang dibayar	Jenis Pekerjaan					Total
		PNS	Mahasiswa	P. Honorer	Wiraswasta	
Rp. 11.000	jml	-	-	1	-	1
	%	-	-	1,43%	-	1,43
Rp. 12.000	jml	1	3	2	1	7
	%	1,43%	4,28%	2,86%	1,43%	10
Rp. 13.000	jml	-	1	-	-	1
	%	-	1,43%	-	-	1,43
Rp. 14.000	jml	3	-	1	1	5
	%	4,28%	-	1,43%	1,43%	7,14
Rp. 15.000	jml	2	-	2	-	4
	%	2,86%	-	2,86%	-	5,72
Rp. 16.000	jml	1	-	-	1	2
	%	1,43%	-	-	1,43%	2,86
Total	jml	7	46	11	6	70
	%	10%	65,71%	15,72%	8,57%	100%

a. WTP rata-rata untuk kategori PNS

$$\begin{aligned}
 \text{WTP} &= \frac{\sum \text{jumlah responden} \times \text{tarif yang dipilih}}{\text{Jumlah Responden setiap pekerjaan}} \\
 &= \frac{(1 \times 12000) + (3 \times 14000) + (2 \times 15000) + (1 \times 16000)}{7} \\
 &= \text{Rp. 14.285,714}
 \end{aligned}$$

b. WTP rata-rata untuk kategori Mahasiswa

$$\begin{aligned} \text{WTP} &= \frac{\sum \text{jumlah responden} \times \text{tarif yang dipilih}}{\text{Jumlah Responden setiap pekerjaan}} \\ &= \frac{(9 \times 5000) + (12 \times 6000) + (8 \times 7000) + (11 \times 8000) + (2 \times 10.000) + (3 \times 12.000) + (1 \times 13.000)}{46} \\ &= \text{Rp. 7.143,913} \end{aligned}$$

c. WTP rata-rata untuk kategori Pegawai Honorer

$$\begin{aligned} \text{WTP} &= \frac{\sum \text{jumlah responden} \times \text{tarif yang dipilih}}{\text{Jumlah Responden setiap pekerjaan}} \\ &= \frac{(2 \times 7000) + (1 \times 8000) + (2 \times 10.000) + (1 \times 11.000) + (2 \times 12.000) + (1 \times 14.000) + (2 \times 15.000)}{11} \\ &= \text{Rp. 11.000} \end{aligned}$$

d. WTP rata-rata untuk kategori Wiraswasta

$$\begin{aligned} \text{WTP} &= \frac{\sum \text{jumlah responden} \times \text{tarif yang dipilih}}{\text{Jumlah Responden setiap pekerjaan}} \\ &= \frac{(3 \times 10.000) + (1 \times 12.000) + (1 \times 14.000) + (1 \times 16.000)}{6} \\ &= \text{Rp. 12.000} \end{aligned}$$

e. WTP rata-rata untuk kategori umum

$$\begin{aligned} \text{WTP} &= \frac{\sum (\text{WTP jenis pekerjaan})}{\text{Jumlah Kategori Pekerjaan}} \\ &= \frac{\text{Rp. 14.285,714} + \text{Rp. 11.000} + \text{Rp. 12.000}}{3} \\ &= \text{Rp. 12.428,571} \end{aligned}$$

Dari Tabel 4.8 dapat diketahui bahwa rata-rata WTP untuk kategori penumpang umum sebesar Rp 12.428,571 dan kategori pelajar/mahasiswa sebesar Rp. 7.143,913.

e. Rekapitulasi Tarif

Tabel dibawah merupakan hasil dari perhitungan rekapitulasi dari jenis tarif dan nilai tarif setiap responden dengan metode tarif *ability to pay* (ATP) dan *willingness to pay* (WTP) serta nilai tarif yang berlaku sesuai ketentuan angkutan umum dan ojek *online*.

Tabel 4.9: Hasil analisa jenis tarif dan nilai tarif yang harus di bayar penumpang

Jenis Tarif	Nilai Tarif
Berdasarkan ATP	• Umum : Rp 8.974,35
	• Mahasiswa : Rp. 5.000
Berdasarkan WTP Angkutan Umum	• Umum : Rp. 5.619,76
	• Mahasiswa : Rp. 3.391,30
Berdasarkan WTP Ojek <i>Online</i>	• Umum : Rp. 12.428,57
	• Mahasiswa : Rp. 7.143,91
Tarif Angkutan Umum	• Umum : Rp. 8.000
	• Mahasiswa : Rp. 5.000
Tarif Ojek <i>Online</i>	• Go-Jek : Rp. 3.400/Km
	• Grab : Rp. 5.000/Km

Tabel 4.9 menunjukkan bahwa besaran tarif yang diperoleh untuk kategori umum berdasarkan ATP sebesar Rp. 8.974,35 (kategori umum) dan sebesar Rp. 5000 (mahasiswa). Nilai ATP sudah sesuai dengan tarif yang berlaku kepada penumpang saat menggunakan angkutan umum karena mendapatkan subsidi yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan.

Nilai ATP lebih kecil dari tarif yang berlaku saat menggunakan ojek *online* karena sebagian penumpang masih berpenghasilan rendah setiap bulannya. Tetapi penumpang lebih sering menggunakan ojek *online* sekarang ini dengan alasan lebih menghemat waktu walaupun tarif yang berlaku tidak sesuai dengan pendapatannya.

Tarif berdasarkan WTP saat naik angkutan umum Rp. 5.619,76 (umum) dan Rp. 3.391,30 (mahasiswa). Saat naik ojek *online* Rp. . 12.428,57 (umum) dan Rp. 7.143,91 (mahasiswa). Nilai WTP berarti kemauan pengguna dalam membayar tarif saat menggunakan jasa transportasi.

Berdasarkan Tabel 4.9 dapat diketahui bahwa nilai ATP lebih kecil daripada nilai WTP kondisi ini dikarenakan keinginan pengguna transportasi umum untuk membayar jasa atau tarif lebih besar daripada kemampuan membayarnya. Hal ini terjadi karena pengguna jasa transportasi umum yang mempunyai penghasilan yang relatif rendah tetapi utilitas terhadap jasa angkutan sangat tinggi, sehingga keinginan pengguna untuk membayar jasa atau tarif tersebut lebih dipengaruhi oleh utilitas.

4.5 Identitas Responden Supir Angkutan Umum

Penulis akan menganalisis data-data yang telah diperoleh dari hasil penelitian dengan menyebarkan angket (kuisisioner) dan wawancara kepada supir angkutan umum disekitaran kawasan penelitian yang telah ditetapkan sebagai responden, yaitu sebanyak 20 responden. Menganalisis data merupakan suatu upaya untuk menata dan mengelompokkan data menjadi satu bagian-bagian tertentu berdasarkan jawaban responden. Analisis data yang dimaksud adalah interpretasi langsung berdasarkan data dan informasi yang diperoleh dilapangan . Adapun data-data yang dianalisis adalah sebagai berikut

4.5.1 Berdasarkan Jenis Kelamin

Tabel dibawah menunjukkan hasil dari data supir angkutan umum yang bekerja dikawasan kampus UNIMED yang diperoleh dari data kuisisioner peneliti.

Tabel 4.10: Identitas responden berdasarkan jenis kelamin

No	Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase %
1	Laki-laki	20 orang	100
2	Perempuan	0 orang	0
	Jumlah	20 orang	100

Supir angkutan umum merupakan sampel dalam penelitian ini. Teknik penarikan sampel yang telah ditetapkan peneliti adalah *Sampling Insidental*, yaitu teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel. Sehingga yang menjadi sampel pada penelitian ini adalah supir yang sudah lama beroperasi sebelum adanya ojek *online* jumlah responden yang ditetapkan peneliti sebanyak 20 orang.

Berdasarkan Tabel 4.10 persentase berdasarkan jenis kelamin yaitu sebanyak 20 responden (100%) adalah berjenis kelamin laki-laki dan 0 responden (0%) berjenis kelamin perempuan. Pekerjaan menjadi supir memang lebih banyak dilakukan oleh laki - laki. Hal ini dikarenakan pekerjaan menjadi supir tidaklah semudah yang dilakukan oleh semua orang apalagi perempuan yang mencari nafkah dilapangan. Perlu pengalaman yang matang untuk menjadi supir.

4.5.2 Berdasarkan Usia

Tabel 4.11: Identitas responden berdasarkan usia

No.	Usia	Frekuensi	Persentase %
1.	20-30	1	5
2.	31-41	5	25
3.	42-52	10	50
4.	53-63	4	20
	Jumlah	20	100

Berdasarkan data yang disajikan pada Tabel 4.11 mengenai usia dapat diketahui para responden yang bekerja sebagai supir angkutan umum masih dalam kategori usia produktif bekerja yakni antara yang paling muda 20 tahun hingga yang paling tua 55 tahun, dimana responden paling banyak berjumlah 10 responden berada pada rentang usia 42 sampai 52 tahun.

4.5.3 Berdasarkan Agama

Tabel 4.12: Identitas responden berdasarkan agama

No.	Agama	Frekuensi	Persentase %
1.	Islam	11	55
2.	Kristen	9	45
	Jumlah	20	100

Berdasarkan data yang disajikan pada Tabel 4.12 mengenai agama dapat diketahui sebanyak 11 responden menganut agama Islam dengan persentase (55%), sebanyak 9 responden menganut agama Kristen dengan persentase (45%). Di Kota Medan sendiri bukan hanya 2 agama saja, semua agama ada di Kota ini. Namun peneliti hanya menemukan responden yang berada dikawasan UNIMED tersebut yaitu responden yang beragama Islam dan Kristen.

4.5.4 Berdasarkan Profesi Berapa Lama Menjadi Supir Angkutan Umum

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan peneliti dilapangan mengenai sudah berapa lamakah bekerja menjadi Supir Angkutan Umum, dapat diketahui keseluruhan responden yang berjumlah 20 dengan persentase (100%) bekerja menjadi Supir Taksi diatas 3 tahun. Hal ini dikarenakan mereka sudah berpengalaman dan memilih bertahan untuk tetap menjadi supir angkutan umum sebab karena tidak ada pilihan lain dan juga sebagian karena faktor usia, sehingga para supir angkutan umum yang memiliki trayek jalur UNIMED memilih bertahan untuk memenuhi kebutuhan mereka sehari-hari.

4.5.5 Berdasarkan Jam Kerja

Tabel 4.13: Identitas responden berdasarkan jam kerja

No	Kategori	Frekuensi	Persentase %
1	8 jam per hari	5	25
2	9 jam per hari	2	10
3	10 jam per hari	13	65
	Jumlah	20	100

Berdasarkan data yang disajikan pada Tabel 4.13 dapat diketahui mengenai berapa lama jam kerja responden tiap harinya untuk mendapatkan penumpang, sebanyak 13 responden bekerja 10 jam perhari, 5 responden 8 jam perhari dan 2 responden 9 jam perhari. Responden bekerja dari pagi sampai malam ada juga hanya sampai siang dan ada juga yang bekerja sampai sore untuk mendapatkan penumpang. Karena menjadi supir angkutan umum adalah pekerjaan yang fleksibel mereka bisa bekerja hanya dengan 8 jam perhari maupun 10 jam perhari yang terpenting setoran mereka berjalan dengan baik.

4.6 Pendapatan Supir Angkutan Umum

4.6.1 Pendapatan Supir Angkutan Umum Sebelum Hadirnya Ojek *Online*

Tabel 4.14: Distribusi responden berdasarkan pendapatan

No.	Pendapatan/bulan	Frekuensi	Persentase %
1.	500.000 – 1.000.000	-	-
2.	1.000.000 – 1.500.000	2	10
3.	1.500.000 – 2.000.000	6	30
4.	2.000.000 - 2.500.000	10	50
5.	$\geq 2.500.000$	2	10
	Jumlah	20	100

Bekerja sebagai supir angkutan umum pendapatannya tidak menentu tiap harinya dipengaruhi oleh banyak tidaknya penumpang, berdasarkan data yang disajikan pada Tabel 4.14 mengenai pendapatan supir angkutan umum konvensional sebelum hadirnya ojek *online* sebelum tahun 2018 dapat diketahui sebanyak 2 responden dengan persentase (10%) memiliki pendapatan antara Rp.1.000.00 s/d Rp.1.500.000, sebanyak 6 responden dengan persentase (30%) memiliki pendapatan antara Rp.1.500.000 s/d Rp.2.000.000, sebanyak 10 responden dengan persentase (50%) memiliki pendapatan antara Rp.2000.000 s/d Rp. 2.500.000 dan sebanyak 2 responden dengan persentase (10%) memiliki pendapatan sebesar \geq Rp. 2.500.000. Menurut wawancara yang dilakukan kepada responden mengatakan rata-rata setiap harinya mereka dapat membawa uang sebesar 150 ribu – 200 ribu.

4.6.1 Pendapatan Supir Angkutan Umum Sesudah Hadirnya Ojek *Online*

Tabel 4.15: Distribusi responden berdasarkan pendapatan

No.	Pendapatan/bulan	Frekuensi	Persentase %
1.	500.000 – 1.000.000	2	10
2.	1.000.000 – 1.500.000	11	55
3.	1.500.000 – 2.000.000	6	30
4.	2.000.000 - 2.500.000	1	5
5.	\geq 2.500.000	-	-
	Jumlah	20	100

Pendapatan para supir angkutan umum terlihat sudah mulai berkurang setelah hadirnya ojek *online*. Berdasarkan data yang disajikan pada Tabel 4.15 mengenai pendapatan supir angkutan umum konvensional sesudah hadirnya ojek *online* yaitu sebanyak 6 responden berada pada kategori pendapatan sedang, hanya 1 responden yang mendapatkan penghasilan tinggi, Sedangkan 13 responden berada pada kategori pendapatan rendah. Hasil yang didapatkan oleh peneliti

terlihat bahwa pembagian pelanggan yang di dapat para supir angkutan umum sekarang tidak merata lagi. Hal ini dikarenakan semakin berkurangnya penumpang yang menggunakan jasa angkutan umum konvensional.

Kehadiran ojek *online* yang sangat tidak terduga dan tidak terkendalinya pertumbuhan ojek *online* yang setiap harinya terus bertambah banyak jumlahnya berdampak kepada pendapatan supir. Supir angkutan umum konvensional hanya bisa berharap kepada pemerintah agar memperhatikan masalah ini.

4.7 Jumlah Angkutan

Angkutan yang beroperasi di daerah kawasan penelitian penulis sangat beragam jenis trayeknya hal ini disebabkan daerah tersebut merupakan titik kumpulnya suatu kegiatan masyarakat dalam kehidupan sehari-hari. Karena lokasi penelitian yang diambil oleh penulis adalah tempat untuk menuntut ilmu, bekerja, dan berdagang. Sehingga banyak jenis trayek angkutan umum yang melewati rute tersebut, Seperti angkutan trayek 04 KPUM, trayek 103 Rmc, trayek 121-A, trayek 104 Rmc dan trayek M-97 KPUM.

4.7.1 Jumlah Angkutan Pada Jam Sibuk

Jam sibuk yang dimaksud oleh peneliti adalah jam 07:30 s/d 08:30 wib dan jam 17:00 s/d 18:00 wib karena pada saat jam tersebut mahasiswa dan para pekerja banyak menggunakan angkutan umum.

Tabel 4.16: Jumlah angkutan pada jam sibuk pukul 07:30 s/d 08:30 wib

No.	Jenis Trayek	Frekuensi	Persentase %
1.	04 KPUM	6	21,43
2.	103 Rmc	9	32,14
3.	121-A	4	14,29
4.	M-97 KPUM	4	14,29
5.	104 Rmc	5	17,85
	Jumlah	28	100

Berdasarkan pengamatan dilapangan pada saat jam sibuk pukul 07:30 s/d 08:30 wib hari Rabu 12 September 2018 jumlah angkutan yang berada di kawasan penelitian sebanyak 28 angkutan umum. Berdasarkan data yang disajikan pada tabel 4.16 diketahui bahwa angkutan trayek 04 KPUM sebanyak 6 unit dengan persentase 21,43%, tyarek 103 Rmc sebanyak 9 unit dengan persentase 32,14% merupakan angkutan terbanyak pada saat dilapangan, trayek 121-A sebanyak 4 unit dengan persentase 14,29%, trayek M-97 KPUM sebanyak 4 unit dengan persentase 14,29% dan trayek 104 Rmc sebanyak 5 unit dengan persentase 17,85%.

Tabel 4.17: Jumlah angkutan pada jam sibuk pukul 17:00 s/d 18:00 wib

No.	Jenis Trayek	Frekuensi	Persentase%
1.	04 KPUM	4	17,39
2.	103 Rmc	6	26,09
3.	121-A	4	17,39
4.	M-97 KPUM	3	13,04
5	104 Rmc	6	26,09
	Jumlah	23	100

Berdasarkan pengamatan dilapangan pada saat jam sibuk pukul 17:00 s/d 18:00 wib hari Rabu 12 September 2018 jumlah angkutan yang berada di kawasan penelitian sebanyak 23 angkutan umum. Berdasarkan data yang disajikan pada tabel 4.16 diketahui bahwa angkutan trayek 04 KPUM sebanyak 4 unit dengan persentase 17,39%, tyarek 103 Rmc sebanyak 6 unit dengan persentase 26,09%, trayek 121-A sebanyak 4 unit dengan persentase 17,39%, trayek M-97 KPUM sebanyak 3 unit dengan persentase 13,04% dan trayek 104 Rmc sebanyak 6 unit dengan persentase 26,09%.

4.8 Analisis Dampak Hadirnya Ojek *Online*

Banyak negara yang menolak kehadiran transportasi *online* (Brazil, Inggris, Kanada, China, Perancis, Jerman, India, Jepang, Korea, Spanyol, dan Colombia) dengan berbagai alasan. Di Indonesia sendiri, penolakan muncul karena keberadaan transportasi *online* dianggap telah mengusik kenyamanan, ketenteraman, dan kesejahteraan pengemudi angkutan umum konvensional. Penyelenggaraan ojek *online* menurut pengemudi angkutan umum konvensional yang tergabung dalam Paguyuban Pengemudi Angkutan Darat (PPAD) tidak sejalan dengan ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, yaitu tidak berbadan hukum, tidak memiliki surat domisili usaha, tidak memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak, tidak memiliki pul untuk servis dan perawatan serta kesiapan administrasi.

Fenomena ojek *online* oleh sebagian orang disebut sebagai fenomena “*sharing economy*” di mana pemilik sumber daya seperti kendaraan maupun tenaga manusia dapat memberikan akses sementara atas sumber daya yang dimiliki kepada pelanggan atau konsumen. Peranan perusahaan ojek *online* dalam hal ini adalah sebagai perantara dengan menyediakan *platform market place* yang mempertemukan pemilik sumber daya tersebut dengan pelanggan.

Kedepan, konflik antara perusahaan konvensional dengan perusahaan berbasis aplikasi berpotensi tidak hanya di sektor transportasi, tetapi juga akan merambah sektor-sektor lain. Teknologi telah mengubah perilaku belanja masyarakat menjadi *online shopping*, sehingga pusat perbelanjaan akan sepi dan melahirkan PHK besar-besaran. Dengan meningkatnya jumlah kelas menengah di tengah perlambatan ekonomi dunia yang terjadi saat ini, peluang lahirnya model layanan berbasis *online* bisa menjadi peluang yang akan semakin berkembang.

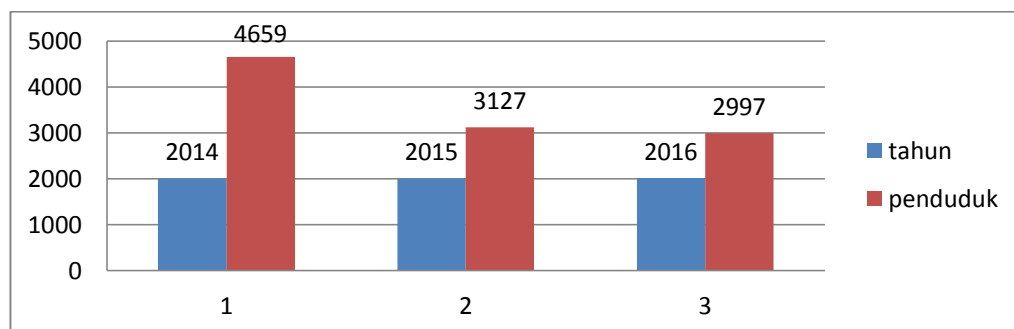
Dalam siklus transportasi di perkotaan, ojek *online* memainkan peranan penting untuk mentransformasi cara orang memanfaatkan moda transportasi. Sementara itu, bagi pengemudi kehadiran ojek *online* memudahkan dalam mencari penumpang sehingga kinerja mereka lebih efektif dan efisien. Pengemudi punya kebebasan untuk menentukan berapa penghasilan yang ingin didapatkan setiap harinya. Angkutan umum konvensional yang masih menggunakan model

setoran maupun persentase dirasa tidak memberikan keleluasaan bagi pengemudi. Sementara bagi pemilik aplikasi, *demand* yang tinggi dari masyarakat dalam menggunakan ojek *online* merupakan peluang bisnis yang sangat menguntungkan. Walaupun investasi di bidang teknologi aplikasi sarat modal, namun peluang untuk kembali modal serta mendapatkan keuntungan besar terbuka lebar.

Bagi perusahaan transportasi konvensional yang tidak siap dengan perkembangan teknologi maka kehadiran ojek *online* akan dianggap sebagai ancaman terhadap kelangsungan bisnisnya. Prinsipnya adalah ketika kemajuan teknologi tidak dapat dibendung, pilihannya tiada lain ikut beradaptasi sehingga manfaatnya bisa sama-sama dirasakan. Di era revolusi industri saat ini, terjadi fungsi berbagai kemajuan teknologi. Inovasi bergerak cepat dan semua serba terkoneksi. Ini eranya *internet of things* (IoT), bahkan *internet of everything*, termasuk di dalamnya adalah ojek *online*. Dampak kehadiran ojek *online* ini telah memberikan dampak positif dan negatif.

4.8.1 Dampak Positif Hadirnya Ojek Online

Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat adanya penurunan Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) Indonesia sebanyak 530.000 orang menjadi 7,03 juta orang di periode Agustus 2016. Salah satu faktor pendorong turunnya jumlah pengangguran yakni serapan tenaga kerja untuk ojek berbasis online cukup memiliki kontribusi ke penurunan jumlah pengangguran di Indonesia. Jasa transportasi berbasis *online* sangat membantu kondisi ketenagakerjaan, Berdasarkan data Tahun 2014-2016 jumlah pencari kerja di Kota Medan menurun dikarenakan sektor transportasi yang sangat membantu mengurangi tingkat pengangguran.



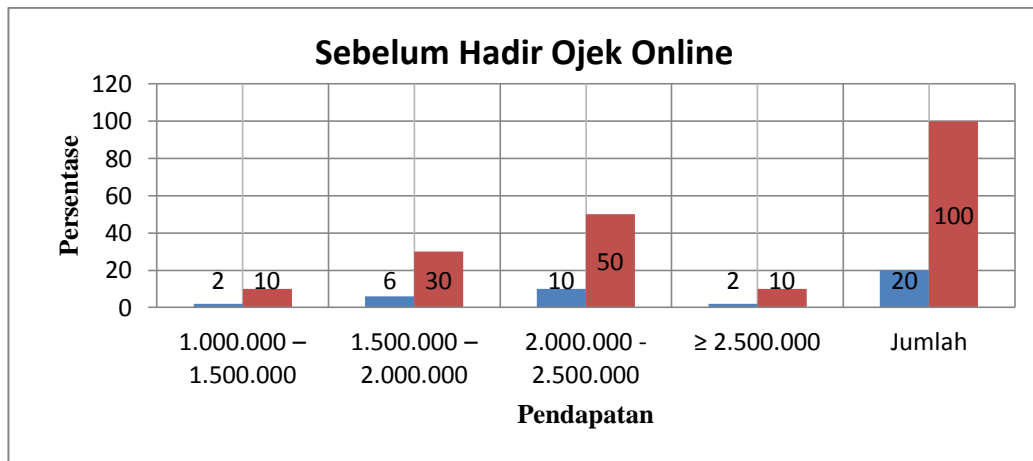
Gambar 4.1: Berkurangnya tingkat pengangguran di Kota Medan

Berdasarkan Gambar 4.1 setiap tahun jumlah pencari kerja di Kota Medan menurun pada Tahun 2014 jumlah pencari kerja sebesar 4.659 orang dan mengalami penurunan pada tahun 2015 sebesar 3.127 orang dan kembali turun pada tahun 2016 menjadi 2.997 orang.

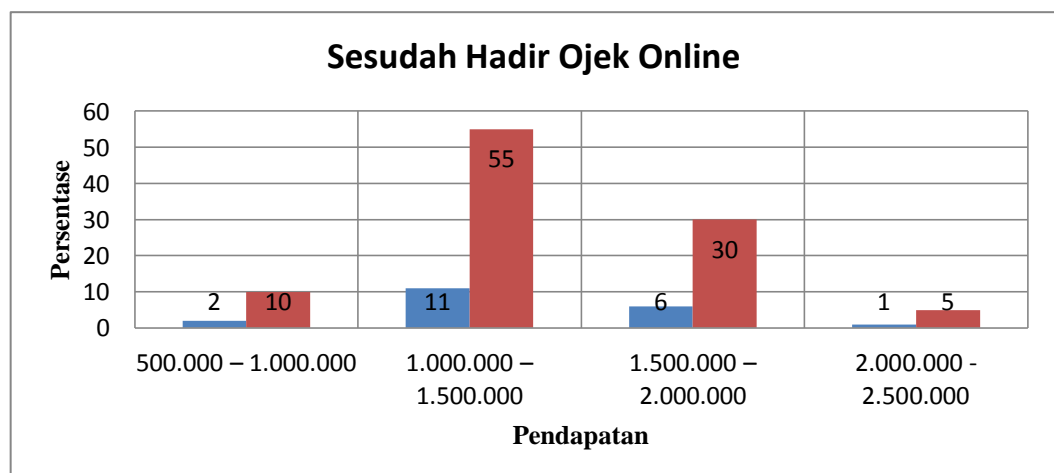
Bagi masyarakat dengan kehadiran ojek *online* ini dapat memberikan dampak positif karena masyarakat terbantu beberapa poin positifnya kehadiran aplikasi ojek *online* terbukti telah memberikan banyak pilihan dan kemudahan bagi masyarakat sebagai pengguna atau konsumen. Artinya, sisi positifnya masyarakat menikmati keuntungan ekonomi karena fakta di lapangan layanan ojek *online* dirasakan jauh lebih efektif dibandingkan dengan jasa transportasi konvensional. Kehadiran ojek *online* menyebabkan pelanggan memiliki akses untuk mendapatkan transportasi sesuai waktu dan tempat yang diinginkan, tidak perlu menunggu angkutan di jalan dan menghemat waktu tempuh, dan juga transportasi *online* lebih mudah dicari, harga lebih transparan, transportasi *online* jauh lebih aman, jauh lebih nyaman, sangat fleksibel. Kehadiran ojek *online* juga sudah dapat menekan angka pengangguran dimana banyak menyerap lapangan pekerjaan bagi masyarakat. Karena dari semua kalangan dapat mendaftarkan dirinya sebagai pengemudi ojek online dengan syarat yang cukup mudah.

4.8.2 Dampak Negatif Hadirnya Ojek Online

Dengan kehadiran ojek *online* (*Go-Jek* dan *Grab*) memberikan dampak positif kepada masyarakat akan tetapi juga memberikan dampak negatif bagi supir angkutan umum konvensional, berdasarkan hasil dari analisis data dampak negatifnya adalah dengan adanya kehadiran ojek *online* tersebut mengurangi pendapatan para supir angkutan umum konvensional di sekitaran kampus UNIMED, masyarakat yang biasanya menggunakan angkutan umum konvensional untuk mengantarkan mereka kemana tujuan mereka inginkan kini jarang menggunakan jasa angkutan umum konvensional. Berikut hasil dari pendapatan para responden supir angkutan umum yang berada di lokasi penelitian



Gambar 4.2: Pendapatan supir sebelum hadirnya ojek *online*



Gambar 4.3: Pendapatan supir setelah hadirnya ojek *online*

Dari Gambar 4.3 menunjukkan dampak negatif penurunan pendapatan bagi supir angkutan umum di kawasan kampus UNIMED sejak kehadiran ojek *online* ini membuktikan bahwa kerugian yang didapatkan supir angkutan umum berupa jumlah penumpang yang semakin menurun sehingga penghasilan juga menurun. Sebelum hadirnya ojek *online* para supir rata-rata mendapatkan penghasilan antara Rp. 2.000.000 – Rp. 2.500.000 perbulan nya hasil ini diperoleh dari observasi, angket dan wawancara langsung kepada responden (angkutan umum konvensional).

Berdasarkan hasil wawancara dari Pak Ali Amran Marpaung salah satu responden (angkutan umum konvensional) ia mengatakan selain pendapatannya

yang berkurang sejak kehadiran ojek *online* ini juga menjadikan persaingan baru terhadap sesama pengemudi jasa transportasi, menurunnya penumpang yg mereka rasakan secara otomatis menjadikan mereka berebutan mencari penumpang. Angkutan umum konvensional diharuskan untuk patuh pada ketatnya aturan transportasi umum, sementara para pengemudi ojek *online* tidak tunduk pada aturan tersebut.

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Pada bab ini kesimpulan yang diperoleh dalam penelitian adalah kesimpulan yang didapat berdasarkan analisis data yang secara representatif terdiri dari 20 responden Supir Angkutan Umum Konvensional dan 50 responden pengguna jasa transportasi umum. Berdasarkan hasil analisis data setelah melakukan penelitian mengenai dampak adanya ojek *online* di wilayah perkotaan terhadap moda transportasi umum, maka peneliti dapat menyimpulkan:

- 1) Berdasarkan penelitian yang dilakukan, kehadiran ojek *online* memberikan dampak negatif terhadap pendapatan supir angkutan umum konvensional dengan menurunnya pendapatan, dengan jumlah 20 responden semua supir mengalami penurunan pendapatan setelah hadirnya ojek *online* tersebut. Mereka kehilangan pelanggan tetap yaitu masyarakat yang biasa pulang pergi menggunakan angkutan umum konvensional, Sekarang mulai beralih menggunakan jasa ojek online. Namun memberikan dampak positif bagi masyarakat dengan menghematnya waktu jarak tempuh untuk mencapai kesuatu lokasi serta dalam segi biaya karena ojek *online* sering memberikan promo mengenai tarif.
- 2) Hasil analisis tarif berdasarkan ATP sebesar Rp. 8.974,35 untuk kategori umum dan Rp. 5.000 untuk kategori mahasiswa kondisi ini menunjukkan bahwa tarif yang berlaku pada saat penelitian dilaksanakan sebesar Rp. 8.000 (umum) dan Rp. 5.000 (mahasiswa), sudah sesuai dengan nilai ATP saat menggunakan angkutan umum. Hasil analisis tarif berdasarkan WTP saat menggunakan angkutan umum sebesar Rp. 5.619,76 untuk kategori umum dan Rp. 3.391,30 kategori mahasiswa dan WTP saat menggunakan ojek online Rp. 12.428,57 (umum) dan Rp. 7.143,91 (mahasiswa) kondisi ini menunjukkan bahwa tarif yang berlaku pada saat penelitian dilaksanakan masih berada diatas nilai WTP.

5.2 Saran

- 1) Diharapkan kepada pihak angkutan umum konvensional untuk memperbaiki kualitas pelayanan, perlu adanya pembenahan sistem transportasi di Indonesia, seperti dalam hal kenyamanan dan keamanan, mengikuti teknologi terbaru dan melihat persaingan bisnis menarik hati pelanggan.
- 2) Diharapkan kepada Pemerintah untuk mengambil sikap tegas dalam menyelesaikan konflik ini berujung pada ketidakpastian konsumen, pengemudi, dan pengusaha angkutan. Oleh karena itu Pemerintah perlu bersuara bulat untuk segera mendefinisikan transportasi *online* agar bisa bersaing sehat dengan angkutan umum konvensional, berikut hak dan kewajibannya dan memberlakukan peraturan khusus Transportasi *online* yang berlaku

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas, Salim. 2002. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Anwar, Ahsani. 2017. *Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar*. Makassar: Jurnal Etnografi Indonesia.
- Badan Pusat Statistik. 2016. *Tingkat Pengangguran Terbuka Kota Medan*. Sumatera Utara.
- C Jotin Khisty, B.Kent Lall. 2003. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*. Padang: Universitas Bung Hatta.
- Miro, Fidel. 2012. *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- PT. Go-jek Indonesia. 2018. *Perhitungan Bonus dan Poin*. Medan.
- PT. Grab Indonesia. 2018. *Perhitungan Bonus dan Poin*. Medan.
- Sakti, Adji Adisasmita. 2011. *Perencanaan Pembangunan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sakti, Adji Adisasmita. 2012. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Siagian, Matias. 2011. *Metode Penelitian Sosial*. Medan: PT Grasindo Monoratama.
- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB
- Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Warpani, Suwardjoko P. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.
- Yuniarti, Taty. 2009. *Ananlisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Abily To Pay (ATP) dan Willingness To Pay (WTP)*. Surakarta.

LAMPIRAN

Tabel L1: *Blue print* supir angkutan umum

No	Faktor	Indikator	Pernyataan
1.	Faktor Karakteristik Perjalanan	Panjang Perjalanan	➤ Semua penumpang merasa nyaman saat naik angkutan saya
2.	Faktor Karakteristik Pelaku Perjalanan	Pendapatan	➤ Pendapatan saya sudah cukup untuk memenuhi kehidupan sehari-hari ➤ Saya Merasa kurang untuk memenuhi kebutuhan keluarga saya
		Kepemilikan Kendaraan	➤ Kendaraan yang saya gunakan untuk bekerja adalah milik sendiri
		Kondisi Kendaraan	➤ Kendaraan yang saya miliki sudah sesuai dengan peraturan pemerintah ➤ Kendaraan yang saya bawa memiliki fasilitas musik/hiburan untuk penumpang
		Usia	➤ Usia saya masih layak untuk bekerja sebagai supir angkutan umum ➤ Saya sudah lama menjadi supir angkutan kurang lebih 1-2 tahun

Tabel L1: *Lanjutan*

No	Faktor	Indikator	Pernyataan
		Jenis kelamin	➤ Penumpang angkutan saya lebih banyak perempuan
		Kepunyaan akan lisensi mengemudi	➤ Saya memiliki SIM untuk berkendara
3.	Faktor Karakteristik Sistem Angkutan	Waktu Perjalanan	➤ Saya merasa angkutan umum lebih baik dari pada angkutan yang lain
		Biaya perjalanan	➤ Biaya rute perjalanan saya selalu mendapatkan keuntungan
		Tingkat pelayanan	➤ Pelayanan untuk penumpang selalu saya utamakan
		Tarif	➤ Tarif angkutan umum lebih murah dari transportasi yang lain ➤ Dengan tarif yang murah angkutan saya selalu penuh penumpang

Tabel L2: *Blue print* pengguna jasa transportasi umum

No	Faktor	Indikator	Pernyataan
1	Faktor Karakteristik Perjalanan	Tujuan Perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Dalam kegiatan sehari-hari saya menggunakan jasa transportasi ojek online ➤ Waktu saya terburu-buru untuk cepat sampai tujuan saya lebih baik naik ojek online
		Waktu perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Dalam menempuh waktu perjalanan saya merasa lebih cepat menggunakan angkutan umum ➤ Dalam perjalanan macet saya suka menggunakan ojek online
		Panjang Perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Saya merasa lebih aman menggunakan ojek online saat berpergian ➤ Terkadang saya pusing saat naik angkutan umum karena supir ugal-ugalan
2	Faktor Karakteristik Pelaku Perjalanan	Kondisi Kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Menurut saya angkutan umum di kota Medan cukup bersih ➤ Saya selalu menggunakan angkutan umum yang bagus

Tabel L2: *Lanjutan*

No	Faktor	Indikator	Pernyataan
		Sosial Ekonomi (Usia)	➤ Menurut saya driver ojek online masih dalam usia produktif untuk bekerja
		Kepunyaan akan lisensi mengemudi	➤ Menurut saya Driver ojek online lebih tertib dalam mengemudi
		Gaya Hidup	➤ Saya harus menggunakan ojek online untuk beraktivitas
		Lokasi Pekerjaan	➤ Lokasi pekerjaan saya harus menggunakan angkutan umum
3	Faktor Karakteristik Sistem Angkutan	Waktu menunggu angkutan	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Menurut saya angkutan umum datangnya lebih tepat waktu ➤ Angkutan umum sekarang banyak unitnya sehingga tidak lama untuk menunggu ➤ Ketika jam sibuk saya berebutan naik angkutan dengan penumpang yang lain
		Biaya Perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Saya merasa tarif ojek online lebih mahal ➤ Saya rela mengeluarkan uang saya untuk naik ojek online bila mendesak

Tabel L2: *Lanjutan*

No	Faktor	Indikator	Pernyataan
		Akses kemudahan pencapaian tempat tujuan	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ojek online mengantarkan saya tepat pada tujuan ➤ Saya lebih memilih ojek online karena rumah saya jauh dari jalan raya
4	Faktor karakteristik kota dan Zona	Jarak kediaman dengan tempat kegiatan	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Dalam menghemat waktu perjalanan saya menggunakan jasa ojek online

Tabel L3: Data kuisioner supir angkutan umum

No.	Pernyataan	Ya	Tidak
1.	Pendapatan saya saat ini sudah cukup untuk memenuhi kehidupan sehari-hari		
2.	Kendaraan yang saya gunakan untuk bekerja adalah milik sendiri		
3.	Kendaraan yang saya miliki sudah sesuai dengan peraturan pemerintah		
4.	Saya merasa kurang untuk memenuhi kebutuhan keluarga saya		
5.	Kendaraan yang saya bawa memiliki fasilitas musik/hiburan untuk penumpang		
6.	Saya sudah lama menjadi supir angkutan kurang lebih 1-2 tahun		
7.	Usia saya masih layak untuk bekerja sebagai supir angkutan umum		
8.	Saya memiliki SIM untuk berkendara		
9.	Saya merasa angkutan umum lebih baik dari pada angkutan yang lain		
10.	Dengan tarif yang murah angkutan saya selalu penuh penumpang		
11.	Tarif angkutan umum lebih murah dari transportasi yang lain		
12.	Semua penumpang merasa nyaman saat naik angkutan saya		
13.	Penumpang angkutan saya lebih banyak perempuan		
14.	Biaya rute perjalanan saya selalu mendapatkan keuntungan		
15.	Pelayanan untuk penumpang selalu saya utamakan		

Tabel L4: Data kuisioner pengguna jasa transportasi

No.	Pernyataan	Ya	Tidak
1	Dalam kegiatan sehari-hari saya menggunakan jasa transportasi ojek online		
2	Dalam menempuh waktu perjalanan saya merasa lebih cepat menggunakan angkutan umum		
3	Menurut saya angkutan umum di kota Medan cukup bersih		
4	Saya merasa lebih aman menggunakan ojek online saat berpergian		
5	Menurut saya driver ojek online lebih tertib dalam mengemudi		
6	Menurut saya angkutan umum datangnya lebih tepat waktu		
7	Menurut saya driver ojek online masih dalam usia produktif untuk bekerja		
8	Saya harus menggunakan ojek online untuk beraktivitas		
9	Saya merasa tarif ojek online lebih mahal		
10	Lokasi pekerjaan saya harus menggunakan angkutan umum		
11	Ojek online mengantarkan saya tepat pada tujuan		
12	Waktu saya terburu-buru untuk cepat sampai tujuan saya lebih baik naik ojek online		
13	Dalam perjalanan macet saya suka menggunakan ojek online		
14	Terkadang saya pusing saat naik angkutan umum karena supir ugal-ugalan		
15	Saya selalu menggunakan angkutan umum yang bagus		

Tabel L4: *Lanjutan*

No.	Pernyataan	Ya	Tidak
16	Angkutan umum sekarang banyak unitnya sehingga tidak lama untuk menunggu		
17	Ketika jam sibuk saya berebutan naik angkutan dengan penumpang yang lain		
18	Saya rela mengeluarkan uang saya untuk naik ojek online bila mendesak		
19	Saya lebih memilih ojek online karena rumah saya jauh dari jalan raya		
20	Dalam menghemat waktu perjalanan saya menggunakan jasa ojek online		



Gambar L1: Memberikan Lembaran Kuisisioner Kepada Supir Angkutan Umum



Gambar L2: Memberikan Lembaran Kuisisioner Untuk Responden Pengguna Jasa Transportasi Umum.



Gambar L3: Wawancara Dengan Para Driver Ojek *Online* di Lapangan



Gambar L4 : Situasi Lokasi Penelitian Pada Jalan William Iskandar Ps. V



FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
Jl. Kapten Muchtar Basri No. 3 Medan Telp. (061) 6622400

LEMBAR ASISTENSI

Nama : MUHAMMAD RIZKA NUR ADHA
NPM : 1407210091
JUDUL : ANALISIS DAMPAK ADANYA OJEK *ONLINE* DI WILAYAH
PERKOTAAN TERHADAP MODA TRANSPORTASI
ANGKUTAN UMUM

No	Tanggal	Keterangan	Paraf
1.	30/4 - 2018	<ul style="list-style-type: none">- Rumusan masalah dan tujuan hrs dibuat, dan dibuat sesuai/kelengkapan dgn judul.- Dgn ali buat di bab 3.- Pada bab 3 buat gbr dan lokasi penelitian.- Ruang lingkup hrs jelas dan mencakup objek penelitian.- Latar belakang hrs mencari tahu keadaan yg terkait judul.	

DOSEN PEMBIMBING I

(Hj. IRMA DEWI, ST.MT)



FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
Jl. Kapten Muchtar Basri No. 3 Medan Telp. (061) 6622400

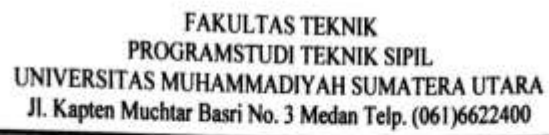
LEMBAR ASISTENSI

Nama : MHD RIZKA NUR ADHA
NPM : 1407210091
JUDUL : ANALISIS DAMPAK ADANYA OJEK ONLINE DI WILAYAH
PERKOTAAN TERHADAP MODA TRANSPORTASI
ANGKUTAN UMUM

No	Tanggal	Keterangan	Paraf
2.	3/8-18.	<ul style="list-style-type: none">- Tambahkan teori tentang popularitas dan sampel.- Jelaskan metode analisis data yg digunakan.- Buat kuisisioner utk driver angkutan umum dan pengguna jasa.	
3.	17/8-18.	<ul style="list-style-type: none">- lanjut ke Pembimbing II.	
4.	24/8-18.	<ul style="list-style-type: none">- Perbaiki penulisan (margi, spasi, penulisan tabel & gambar, daftar pustaka, dll).- lengkapi.	

DOSEN PEMBIMBING I

(Hj. IRMA DEWI, ST. M.Si)



Nama : MHD RIZKA NUR ADHA
NPM : 1407210091
JUDUL : ANALISIS DAMPAK ADANYA OJEK ONLINE DI WILAYAH
PERKOTAAN TERHADAP MODA TRANSPORTASI
ANGKUTAN UMUM

No	Tanggal	Keterangan	Paraf
5.	29/8 - 18.	- Acc. Utk koreksi -	df.

(Hj.IRMA DEWI, ST. M.Si)



FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
Jl. Kapten Muchtar Basri No. 3 Medan Telp. (061)6622400

LEMBAR ASISTENSI

Nama : MHD RIZKA NUR ADHA
NPM : 1407210091
JUDUL : ANALISIS DAMPAK ADANYA OJEK ONLINE DI WILAYAH
PERKOTAAN TERHADAP MODA TRANSPORTASI
ANGKUTAN UMUM

No	Tanggal	Keterangan	Paraf
1	15/8 - 25/8	- Kisi Tuntutan Penulisan TA. FT UMSU - Gambar, Tabel, rumus harus Ada Sumber - Semua kutipan hrs dimasukkan ke dlm daftar pustaka.	
2	21/8 - 28/8	- Bab 3 data - Daftar Pustaka Berdasarkan Abjad - Kata Kunci & Abstrak.	
3	25/8 - 20/8	aceh lanjut penulisan I	

DOSEN PEMBIMBING II

(Ir. SRI ASFIATI, MT)

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



DAFTAR DIRI PESERTA

Nana Lengkap : MUHAMMAD RIZKA NUR ADHA
Panggilan : RIZKA
Tempat/Tanggal Lahir : Galang, 26 April 1996
Jenis Kelamin : Laki-laki
Alamat : Jl. Suka Damai Desa Galang Suka Kec. Galang
Agama : Islam
Nama Orang Tua
Ayah : Alm. Abdul Rahim
Ibu : Rosdiani Siregar S.Pd
No. HP : 082294079186
E-mail : adhanurmhd@gmail.com

RIWAYAT PENDIDIKAN

Nomor Pokok Mahasiswa : 1407210091
Fakultas : Teknik
Program Studi : Teknik Sipil
Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
Alamat Perguruan Tinggi : Jln.Kapten Muchtar Basri BA. No. 3 Medan 20238

No.	Tingkat Pendidikan	Nama dan Tempat
1.	Sekolah Dasar	SDN 101972 KOTANGAN
2.	SMP	SMP YPAK PTPN III SEI KARANG
3.	SMA	MAN LUBUK PAKAM
4.	Melanjutkan Kuliah di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Tahun 2014	

